

**ФЕДЕРАЛЬНАЯ СЛУЖБА  
ПО ЭКОЛОГИЧЕСКОМУ, ТЕХНОЛОГИЧЕСКОМУ И АТОМНОМУ НАДЗОРУ  
(РОСТЕХНАДЗОР)  
СЕВЕРО-УРАЛЬСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ**

(наименование территориального органа Ростехнадзора)

**УТВЕРЖДЕНО**  
приказом

Северо-Уральского управления  
Ростехнадзора

(наименование территориального органа Ростехнадзора)

от 15 февраля 2019 № 84

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**технической комиссии по установлению причин нарушения  
законодательства о градостроительной деятельности при строительстве  
(реконструкции) объекта капитального строительства**

«Проекты по реконструкции ремонтонепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ– Югра», адрес: Тюменская область, ХМАО-Югра, Нефтеюганский район

(указать наименование и почтовый или строительный адрес объекта капитального строительства)

г. Тюмень

(место составления)

Технической комиссией, созданной приказом

Северо-Уральского управления Ростехнадзора от 15.11.2018 № 699

(указать наименование территориального органа и реквизиты приказа (распоряжения))

в составе:

Матвеева Александра Юрьевича – начальника межрегионального отдела государственного строительного надзора (председатель технической комиссии);

Федулова Валерия Петровича – заместителя начальника

межрегионального отдела государственного строительного надзора (заместитель председателя технической комиссии);

Пономарева Алексея Анатольевича – главного государственного инспектора межрегионального отдела государственного строительного надзора;

Смирнова Антона Анатольевича – заместителя начальника Тюменского комплексного отдела;

Малий Екатерины Александровны – ведущего специалиста – эксперта отдела экологического надзора управления Федеральной службы по надзору в сфере природопользования (Росприроднадзор) по ХМАО-Югры;

#### **Установлено следующее:**

**Раздел 1. Общие сведения об объекте капитального строительства (параметры объекта, номер, дата выдачи и срок действия разрешения (разрешений) на строительство, реквизиты заключения (заключений) государственной экспертизы проектной документации и результатов инженерных изысканий; информация о застройщике, техническом заказчике, лицах, осуществляющих строительство, проектных организациях; о лицах, осуществляющих строительный контроль; о проектных решениях, предусмотренных, проектной и рабочей документацией).**

Согласно проектной документации «Проекты по реконструкции ремонтонепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра» предусмотрено строительство нового мостового перехода (Схема моста – 63+84+63 м, габарит Г-11,5+2х1,0 м, общая длина моста – 220,83 м) в непосредственной близости существующего моста с сдвижкой оси автомобильной дороги Р-404 Тюмень – Тобольск – Ханты-Мансийск на 30 м. Существующий сталежелезобетонный мост

используется для проезда автотранспорта на время строительства.

Пролетное строение демонтируемого моста через реку Юганская протока – сталежелезобетонное неразрезное, выполнено по типовому проекту инв. № 608/6, состоит из двух сварных главных балок двутаврового сечения с высотой стенки 3160 мм. Расстояние между главными балками 6,4 м. Главные балки объединены между собой системой связей, включающей в себя нижние продольные связи крестовой системы и поперечные связи. По оси моста расположена сварная продольная балка (прогон) двутаврового сечения, опирающаяся на поперечные связи. На балки и прогон опираются железобетонные блоки плиты проезда, объединенные в стыках путем омоноличивания по выпускам арматуры. Объединение плиты с главными балками осуществлено омоноличиванием жестких упоров в «окна» плиты.

Устои (опоры № 1, № 4) – козлового типа, двухрядные, свайно-стоечные. В поперечном сечении опор две стойки сечением 60x80 см. Фундамент береговой опоры № 1 – высокий свайный ростверк, фундамент опоры № 4 – низкий свайный ростверк.

Промежуточные опоры № 2, № 3 – двухъярусные. Нижний ярус выполнен из монолитного бетона, верхний ярус – однорядные столбчатые опоры, фундамент опор – низкий свайный ростверк. В поперечном сечении моста – два столба из металлических труб диаметром 1420 мм, заполненных бетоном с арматурным каркасом. Расстояние между столбами – 6,4 м. Ригель опор металлический.

Застройщиком (техническим заказчиком) объекта капитального строительства является: ФКУ «Уралуправтодор», ИНН 7223007316, ОГРН 1027201299124, св-во о гос. регистрации 72 № 000814988 от 12.12.2002; адрес местонахождения: 620026, г. Екатеринбург, ул. Луначарского, 203, тел. (343) 295-09-00, факс: (343) 295-09-09.

Строительный контроль от Застройщика (технического заказчика) по объекту капитального строительства осуществляет: ООО

«Инженерно-экологический центр» (государственный контракт № 0362100008217000150 от 22.09.2017), ИНН 7204030398, ОГРН 1027200815773, юридический адрес: 625022, г. Тюмень, ул. Щербакова, 88а. Наименование саморегулируемой организации, членом которой является: Союз «Саморегулируемая организация строителей Тюменской области» ОГРН 1087200001129, ИНН 7203208906.

Лицом, осуществляющим строительство объекта капитального строительства, является: АО «Мостострой-11» (государственный контракт № 0362100008217000154 от 29.09.2017), свидетельство о государственной регистрации № 07-06 от 28.06.2002, ИНН 8617001665, ОГРН 1028601680359, юридический адрес: 628408, Тюменская область, ХМАО-Югра, г. Сургут, ул. Энергетиков, д. 26, фактический адрес: 628416, Тюменская область, ХМАО-Югра, г. Сургут, ул. Монтажная, д. 5, тел. (3462) 52-48-01, факс: (3462) 540-350. Наименование саморегулируемой организации, членом которой является: Саморегулируемая организация «Союз строителей Югры» ОГРН 1088600001478, ИНН 8601036373.

Проектная документация объекта капитального строительства «Проекты по реконструкции ремонтонепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра» разработана генеральной проектной организацией ОАО «ГИПРОДОРНИИ» ОГРН 1037700073971, ИНН 7712000109, место нахождения юридического лица: г. Москва ул. Смольная, 2; субподрядной проектной организацией Уральским филиалом «УралГИПРОДОРНИИ» ОАО «ГИПРОДОРНИИ» ОГРН 1037700073971, ИНН 7712000109, адрес филиала: г. Екатеринбург ул. Луначарского, 203; проектной организацией ООО «НПП СК МОСТ» ОГРН 1025000509830, ИНН 7701207800, место нахождения юридического лица: 143916, Московская область, г. Балашиха, мкр. Никольско-Архангельский, 8-я линия, владение 10;

субподрядной проектной организацией ООО «Институт «Мориссот» ОГРН 1047796778281, ИНН 7716514634, место нахождения юридического лица: 111250, г. Москва, проезд завода Серп и Молот, д. 6, корп. 1.

Положительное заключение Омского филиала ФАУ «Главгосэкспертизы России» от 17.06.2014 № 340-14/ОГЭ-3841/02 проектной документации «Проекты по реконструкции ремонтонепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра» ИНН 7707082071, место нахождения юридического лица: 101000, Москва, Фуркасовский пер., д. 6.

Рабочая документация для демонтажа существующего моста (шифр 2733/16-СВСиУ-ДМ) разработана в 2017 году ОАО «Проектно-изыскательский институт «Тюменьдорпроект» ОГРН 1067203173916, ИНН 7202146887, место нахождения юридического лица: 625007, г. Тюмень, ул. Депутатская, д. 91. Наименование саморегулируемой организации, членом которой является: Союз «Саморегулируемая организация проектировщиков «Западная Сибирь» ОГРН 1087200001404, ИНН 7203209113.

Разрешение на строительство объекта капитального строительства от 21.11.2017 № 86-гу86503305-120-2017, выдано Федеральным дорожным агентством Министерства транспорта Российской Федерации, срок действия до 20.11.2019.

Проект производства работ по сооружению опор и пролетного строения шифр (2724-ППР-2017) утверждён главным инженером ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Б.А. Османовым и согласован главным инженером ФКУ «Уралуправтодор» А.А. Бедусенко.

Дополнение к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение), утвержденное главным инженером ТФ

«Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Б.А. Османовым 28.09.2018, представителем ФКУ «Уралуправтодор» не согласовано. Согласно письма ФКУ «Уралуправтодор» от 31.01.2019 № 01-11/572 данный документ не рассматривался организацией, осуществляющей строительный контроль застройщика на объекте реконструкции, и в нарушении условий действующего государственного контракта, на рассмотрение и согласование в ФКУ «Уралуправтодор» не направлялся.

## **Раздел 2. Обстоятельства произошедшего случая нарушения законодательства о градостроительной деятельности на объекте капитального строительства.**

05.11.2018 в 16 часов 30 минут в ходе демонтажных работ пролетного строения демонтируемого моста при разборке железобетонных плит проезжей части, произошло обрушение пролетного строения между опорами № 1 и № 2. В момент обрушения на данном участке мостового перехода находились 9 человек, а также, механизмы и транспортные средства: кран на гусеничном ходу КН-180-3 «Хитачи», автомобиль КАМАЗ (седельный тягач), сварочный выпрямитель марки ВДУ-501УЗ (фото №№ 1, 5, 10-19).

**В момент обрушения пролетного строения демонтируемого моста между опорами № 1 и № 2 на демонтируемом участке находились:**

Ахтямов Расим Расимович – монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда (**не ознакомлен** с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Землин Геннадий Андреевич – монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда ((погиб) **не ознакомлен** с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Колесниченко Виктор Петрович - монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 5 разряда (**не ознакомлен** с Дополнением к

проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Маленевский Николай Николаевич – машинист крана 6 разряда (ознакомлен с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Моторин Николай Александрович – электросварщик ручной сварки 5 разряда (**не ознакомлен** с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Муратшин Салим Зиннатович – электросварщик 4 разряда (ознакомлен с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Случаев Виктор Иванович - электросварщик 5 разряда ((погиб) **не ознакомлен** с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Спиридонов Николай Сергеевич - монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда (**не ознакомлен** с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»);

Алейкин Геннадий Алексеевич – водитель автомобиля (**не ознакомлен** с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста»).

Согласно предоставленных пояснений АО «Мостострой-11», в момент обрушения электросварщик ручной сварки Моторин Н.А., электрогазосварщик Случаев В.И. и монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций Ахтямов Р.Р. работали внутри пролетного строения 1-2. Сварщики Случаев В.И. и Моторин Н.А. срезали болты, соединяющие железобетонные плиты проезжей части с главными балками моста, а монтажник Ахтямов Р.Р. занимался переустановкой подмостей, по которым их звено перемещалось внутри пролета при выполнении работ по срезке болтов. Затем они пропускали

строп под демонтируемой плитой, с целью последующей её строповки непосредственно на пролете уже другим звеном. Наверху, непосредственно на пролетном строении, работали электрогазосварщик Муратшин С.З., обрезавший арматуру, соединяющую железобетонные плиты между собой, монтажники по монтажу стальных и железобетонных конструкций Спиридонов Н.С. и Землин Г.А., выполнявшие строповку плит, готовых к подъему. Подъем железобетонных плит осуществлялся гусеничным краном марки Хитачи КН-180-3 гос. № ТК343272 грузоподъемностью 40 т, которым управлял машинист крана Маленевский Н.Н., с последующей погрузкой на автомобиль седельный тягач марки КамАЗ 44108-24 гос. № С075ХУ86, под управлением водителя Алейника Г.А. Водитель Алейник Г.А. находился в кабине автомобиля и автомобиль по команде подъезжал под погрузку демонтируемой плиты, затем отъезжал из зоны демонтажа ближе к краю разбираемого моста, к насыпи, ожидая следующей команды на погрузку очередной плиты. Работающий на складе участка монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций Колесниченко В.П., не был задействован начальником участка на демонтажных работах. Ему было дано задание убрать с пролетного строения на склад металлические стержни - «пальцы» диаметром 90 мм в количестве 8 штук, демонтированные монтажниками ранее. Четыре штуки он отнес на склад и направился на пролет, забрать остальные четыре.

**При рассмотрении исполнительной документации установлено:**

В соответствии с титульными листами общего журнала работ № 497, зарегистрированного в Северо-Уральском управлении Ростехнадзора по объекту реконструкции «Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра» (далее - объект реконструкции), на момент демонтажных работ пролетного строения демонтируемого моста объекта реконструкции



участвовали следующие представители:

Уполномоченный представитель застройщика:

- Рашко А.В. – начальник отдела строительства а/д пр. № 01-07/505 от 03.10.2017;

Уполномоченный представитель застройщика по вопросам строительного контроля:

- Маркелов В.Е. – руководитель ССК пр. № 22/02 от 22.09.2017;

- Фадеев Д.В. – ведущий инженер ССК пр. № 22/02 от 22.09.2017;

- Князев О.М. – ведущий инженер геодезист пр. № 22/02 от 22.09.2017;

Уполномоченный представитель лица осуществляющего строительство АО «Мостострой-11»:

- Косяков А.А. – заместитель директора «Мостоотряд-29» Территориальная фирма АО «Мостострой-11» пр. № 241 от 30.10.2017;

- Потапов С.В. – начальник участка «Мостоотряд-29» Территориальная фирма АО «Мостострой-11» пр. № 207 от 29.09.2017;

Уполномоченный представитель лица, осуществляющего строительство, по вопросам строительного контроля АО «Мостострой-11»:

- Усольцев А.В. – начальник ПТО Территориальная фирма АО «Мостострой-11» пр. 133 от 28.05.2018.

Согласно записям в 3 разделе общего журнала работ № 497 в период с 24.09.2018 по 04.11.2018 информацию о наименовании работ, сведения о выполнении работ в процессе реконструкции объекта капитального строительства, вносил Потапов С.В., тогда как ответственным за выполнение работ в период с 01.11.2018 по 05.11.2018 являлся Магасумов Ралит Исмаилович - начальник участка «Мостоотряд-29» Территориальной фирмы АО «Мостострой-11».

Следует отметить, что сведения о Магасумове Р.И. начальнике участка «Мостоотряд-29» Территориальной фирмы АО «Мостострой-11» пр. № 269 от 21.11.2017 в общем журнале работ № 497 отсутствуют.

Согласно 4 раздела общего журнала работ № 497 строительным контролем застройщика или заказчика в процессе реконструкции объекта капитального строительства внесено четыре записи:

1-я запись от 25.10.2018, внесенная Маркеловым В.Е. с указанием выявленных нарушений: при укреплении насыпи растительным грунтом не соблюдаются проектные заложения откосов.

2-я запись от 25.10.2018, внесенная Маркеловым В.Е. с указанием выявленных нарушений: по результатам проверки коэффициентом уплотнения экспресс методом коэффициент уплотнения не соответствует требованиям СП 34.13350.2012.

3-я запись от 05.11.2018, внесенная Маркеловым В.Е. с указанием выявленных нарушений: 1) При демонтаже плит проезжей части не установлены временные опоры, 2) Плиты демонтируются сплошняком, вместо схемы три через одну.

Следует отметить, что все записи Маркелова В.Е. в 4 разделе общего журнала работ внесены без срока устранения выявленных недостатков, а также не содержат отметки об их устранении.

4-я запись без даты, внесенная Рашко А.В. с указанием выявленных нарушений: Произвести заполнение 3 раздела общего журнала работ, с сроком устранения выявленных недостатков до 08.11.2018.

Согласно 5 раздела общего журнала работ № 497 строительный контроль от лица, осуществляющего строительство, в период с 24.09.2018 по 05.11.2018 не производился, сведения о проведении строительного контроля не вносились.

Согласно пояснений, данных 4, 6 - 8 февраля 2019 г. в ходе опросов главного инженера ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Османова Байрома Абдусаламовича, начальника участка ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Потапова Сергея Викторовича, начальника участка ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Магасумова Ралита Исмаиловича, руководителя службы строительного контроля ООО «ИЭЦ» Маркелова Виталия

Евгеньевича, ведущего инженера-геодезиста ООО «ИЭЦ» Князева Олега Михайловича, начальника ПТО ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Усольцева Андрея Владимировича, выяснилось следующее:

1. 05.11.2018 на объекте капитального строительства находились следующие инженерно-технические работники:

- начальник участка ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Магасумов Ралит Исмаилович непосредственно руководил комплексом работ по демонтажу моста согласно приказу № 269 от 21.11.2017, который 01.11.2018 сменил начальника участка ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Потапова Сергея Викторовича;

- производитель работ ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Гордеев Антон Сергеевич согласно приказу № 210 от 02.10.2017 (в настоящее время находится на свободной вахте в г. Омске);

- представитель независимого строительного контроля заказчика: руководитель службы строительного контроля ООО «ИЭЦ» Маркелов Виталий Евгеньевич в 10 часов 30 минут 05.11.2018 покинул объект капитального строительства по причине окончания командировки, вместо Маркелова В.Е. на объекте остался ведущий инженер-геодезист ООО «ИЭЦ» Князев Олег Михайлович;

2. Со слов Магасумова Р.И. непосредственно перед обрушением в зоне выполнения работ по демонтажу плит проезжей части пролетного строения между опорами № 1 и № 2 находились следующие работники: в пролете проезжей части Землин Г.А. монтажник, Спиридонов Н.С. монтажник, Муратшин С.З. эл. сварщик, Маленевский Н.Н., Колесниченко В.П. монтажник, крановщик находился в кабине крана, Алейник Г.А. водитель длинномера находился в кабине, внутри пролета находились Моторин Н.А. сварщик, Случаев В.И. сварщик и Ахтямов Р.Р. монтажник;

3. С дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» шифр

2724-ППР-2017- Дополнение не ознакомлены:

Магасумов Ралит Исмаилович - начальник участка ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11»;

Ахтямов Расим Расимович – монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда;

Землин Геннадий Андреевич – монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда;

Колесниченко Виктор Петрович - монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 5 разряда;

Моторин Николай Александрович – электросварщик ручной сварки 5 разряда;

Случаев Виктор Иванович - электросварщик 5 разряда (погиб);

Спиридонов Николай Сергеевич - монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда.

Алейник Геннадий Алексеевич – водитель автомобиля.

Со слов Османова Б.А. личный состав ознакомить с **Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение)** должен был Магасумов Р.И и ознакомиться сам, в свою очередь Магасумов Р.И признал свою вину, но объяснил свой поступок тем, что понадеялся на Гордеева А.С.

4. Разборка плит ПЧ выполнялась гусеничным краном КН180-3 «Хитачи» без оставления каждой 4-й плиты после разборки 3-х плит. Оставленные плиты должны были служить поперечной связью пролетного строения и придавали дополнительную пространственную жесткость конструкции пролетного строения. Данный факт подтверждают: Усольцев А. В., Магасумов Р.И., Потапов С.В., Османов Б.А., Маркелов В.Е., Князев О.М. Со слов Магасумова Р.И. 03.11.2018 демонтаж плит проезжей части без применения временных опор был согласован совместно с главным инженером

ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Османовым Б.А. В своей части Османов Б.А. пояснил, что указаний в устной или письменной форме по последовательности демонтажных работ в пролете 1-2 он не давал. На вопрос почему не были установлены временные опоры пояснил, что согласно листа 38 рабочей документации СВСиУ для демонтажа существующего моста шифр 2733/16-СВСиУ-ДМ временные опоры устанавливаются на момент демонтажа балок пролетного строения.

5. Временные опоры, находившиеся на объекте, было принято решение не использовать для демонтажа плит ПЧ, так как согласно рабочей документации и проекта производства работ опоры предназначены были только для демонтажа **металлических** конструкций пролетного строения.

Со слов Маркелова В.Е. и Князева О. М. демонтаж пролетного строения должен выполняться после установки временных опор.

6. Общий журнал работ № 497: со слов Потапова С.В. в период с 01.11.2018 по 04.11.2018 записи в 3-й раздел общего журнала работ вносились инженером ПТО Погореловым Д.М., не уполномоченным на ведение ОЖР, при этом подписи как представитель лица, осуществляющего строительство, ставил Потапов С.В., который в данный период времени находился на свободной вахте. Записи в 4-м разделе ОЖР «При демонтаже плит проезжей части не установлены временные опоры; Плиты демонтируются сплошняком, вместо схемы три через одну» из слов Потапова С.В., Магасумова Р.И. и Усольцева А.В. не доведены до исполнителей, более того, внесены Маркеловым В.Е. после аварии. Тем не менее, Князев О.М. утверждает, что замечания, указанные в 4-м разделе до лица, осуществляющего строительство, были доведены, при этом доказательства, подтверждающие данный факт, им не представлены. Кроме того, указанные замечания не подтверждены ссылкой на РД или проект производства работ.

**При выездной проверке установлено:**

Согласно акту осмотра объекта капитального строительства от 07.12.2018

№ 699-А установлено, что часть мостового перехода от опоры № 1 до излома находится на насыпи. Вторая часть мостового перехода от излома частично опирается на бетонное основание опоры № 2. На пролетном строении от опоры № 1 до излома находится дорожное покрытие из железобетонных плит, швы между плитами очищены от бетона до арматуры. На пролетном строении от излома до опоры № 2 дорожное покрытие из железобетонных плит демонтировано (фото №№ 1-9). В момент обрушения на данном участке мостового перехода находились 9 человек, а также, механизмы и транспортные средства, Кран на гусеничном ходу КН180-3 «Хитачи» зав. № 242-0830, автомобиль КАМАЗ (седельный тягач), сварочный выпрямитель марки ВДУ-501УЗ (фото №№ 1, 5, 10-19).

Пролетное строение между опорами № 2 и № 3 на момент проведения осмотра демонтировано, пролетное строение между опорами № 3 и № 4 находится в проектном положении (не демонтировано), (фото №№ 23-25).

Необходимо отметить, что фактов, подтверждающих наличие временных опор, установленных под демонтируемое пролетное строение между опорами № 1 и № 2 до обрушения, не установлено. Временные опоры на момент осмотра находились на площадке складирования (фото №№ 20, 21). Излом произошел в месте перехода пролетного строения со стороны опоры № 1 с не демонтированными плитами, на участок от излома до опоры № 2, на котором плиты полностью отсутствуют (фото № 3). Опоры №№ 1, 2 после обрушения пролета не имеют видимых повреждений, указывающих на потерю их несущей способности (фото №№ 3, 22).

**Также в ходе расследования технической комиссией выявлены факты:**

Согласно листу 2 «Схемы демонтажа пролетного строения» том 6.1.1 книги 1 «Демонтаж моста через реку Юганская протока», подраздел 1 «Искусственные сооружения», раздел 6 «Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта» проектной документации «Проекты по

реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов) Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра», железобетонную плиту проезжей части, во избежание перенапряжения металлоконструкций, необходимо разбирать одним краном на пневмоколесном ходу, собственной массой не более 60 тон, в дополнении к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» на схеме демонтажа плит проезжей части на первом этапе (для демонтажа м/к ПС в пр. 2-3) указан кран на пневмоколесном ходу марки Liebherr LTM1040-2.1 г/п. По факту при демонтаже пролетного строения между опорами 1 и 2 железобетонные плиты проезжей части разбирали с применением гусеничного стрелового крана КН180-3 зав. № 242-0830, 1986 года выпуска с собственной массой 46,9 т.

Кроме того, выявлены факты нарушения требований промышленной безопасности при эксплуатации ПС, а именно:

- эксплуатирующая организация АО «Мостострой-11» допускала ПС (гусеничный стреловой кран КН180-3 зав. № 242-0830, 1986 года выпуска) в работу без проведения экспертизы промышленной безопасности ПС в связи с истечением срока службы ПС, установленных производителем ПС, чем нарушила требования части 1 статьи 9 Федерального закона от 21.07.1997 № 116-ФЗ; п. 23 «а», 255 «в» Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности опасных производственных объектов, на которых используются подъемные сооружения», утвержденные Приказом Ростехнадзора от 12.11.2013 N 533 (далее – ФНП № 533).

- эксплуатирующая организация не обеспечила соблюдение технологических процессов с ПС (гусеничный стреловой кран КН180-3 зав. № 242-0830, 1986 года выпуска), исключаящих нахождение работников и

третьих лиц под транспортируемым грузом и в опасных зонах. Нахождение людей, в том числе обслуживающего ПС персонала, в местах, где возможно зажатие их между частями ПС и другими сооружениями, предметами и оборудованием не допускается, чем нарушены требования части 1 статьи 9 Федерального закона от 21.07.1997 № 116-ФЗ; п. 23 «и», 118 абзац «1» ФНП № 533;

- в проекте производства работ Шифр: (2724-ППР-2017-Дополнение) «Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень-Тобольск-Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра», отсутствует перечень применяемых грузозахватных приспособлений и графические изображения (схемы) строповки грузов с указанием способов обвязки изделий, деталей, элементов, перемещение которых производится ПС с использованием грузозахватных приспособлений, а также способы безопасной кантовки с указанием применяемых при этом грузозахватных приспособлений, чем нарушены требования части 1 статьи 9 Федерального закона от 21.07.1997 № 116-ФЗ; п. 160 «д» ФНП № 533;

- работы с применением ПС (гусеничный стреловой кран КН180-3 зав. № 242-0830, 1986 года выпуска) велись с нарушениями проекта производства работ Шифр: (2724-ППР-2017-Дополнение), а именно: отсутствовало ограждение зоны работы кранов их перемещение, опасная для нахождения людей во время монтажа (демонтажа) конструкций, чем нарушены требования раздела 5.1 «Основные положения» проекта производства работ Шифр: (2724-ППР-2017-Дополнение), п. 160 «д» ФНП № 533; части 1 статьи 9 Федерального закона от 21.07.1997 № 116-ФЗ.

**Раздел 3. Причины и последствия нарушений законодательства о градостроительной деятельности на объекте капитального строительства**

**Причины:**

1. Отступления Рабочей документации СВСиУ для демонтажа



существующего моста (шифр 2733/16-СВСиУ-ДМ) (далее - рабочая документация) от требований проектной документации «Проекты по реконструкции ремонтонепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра», получившей положительное заключение Омского филиала ФАУ «Главгосэкспертизы России» от 17.06.2014 № 340-14/ОГЭ-3841/02, в части замены метода демонтажа пролётных строений в части том 6.1.1 книги 1 «Демонтаж моста через реку Юганская протока», подраздел 1 «Искусственные сооружения», раздел 6 «Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта».

Согласно проектной документации демонтаж пролётных строений должен осуществляться следующим методом: продольная сдвижка осуществляется по обустроенным накаточным путям на насыпи и постоянных опорах с последующей конвейерной разборкой. Сдвижка предусмотрена с аванбеком и арьербеком без устройства временных опор с помощью двухколесных и четырехколесных ребордных кареток установленных на опорах. В поперечном сечении пролетного строения каретки устанавливаются под каждую главную балку. В качестве тягового устройства принята тихоходная электролебедка для мостостроения. Цикл конвейерно-тыловой разборки со сдвижкой должен составлять не менее одного пролета и должен заканчиваться опиранием пролетного строения на каретки, установленные на очередной капитальной опоре моста. Скорость сдвижки на двухребордных каретках не должна превышать 1,5 м/мин.

Согласно Дополнения к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение) (далее – проект производства работ), разработанном на основании рабочей документации демонтаж пролётных строений осуществляется следующим методом:

Демонтаж пролетного строения производится в три этапа:

Первый этап: демонтаж пролетного строения в пролете 2–3 методом «хэви- лифтинга»;

Второй этап: демонтаж пролетных строений в пролете 3–4 с устройством двух вспомогательных временных опор в узлах резов главных балок. Демонтаж балок производится стреловым гусеничным краном грузоподъемностью 70 т;

Третий этап: демонтаж пролетного строения в пролете 1–2 с устройством двух вспомогательных временных опор. Демонтаж балок производится двумя стреловыми гусеничными кранами грузоподъемностью 70 т.

До начала демонтажа металлоконструкций в пролетах снимается дорожная одежда, демонтируются перильное и барьерное ограждения, столбы освещения, коммуникации. Изготавливаются конструкции СВСиУ и принимаются комиссионно.

Длина участка, демонтируемого методом «хэви-лифтинга», 75 м, расчетная масса опускаемого блока, с балками Б4, 200 т.

В пролете 2–3 демонтируются железобетонные плиты проезда. Железобетонные плиты проезда в пролете 1–2 на первом этапе демонтажа пролетного строения не демонтируются.

При этом согласно листу 38 рабочей документации 2733/16-СВСиУ-ДМ, при демонтаже плит проезжей части, каждая четвертая плита проезжей части не должна демонтироваться, три демонтируем, одну оставляем в качестве поперечной связи.

Также необходимо отметить что Дополнение к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение) Застройщиком согласовано не было.

По факту отступления рабочей документации от проектной документации Застройщик – ФКУ «Уралуправтодор» пояснил следующее: в рамках разработки рабочей документации в соответствии с Государственным контрактом от 29.11.2016 № 0362100008216000178 подрядной организацией ОАО «ПИИ

Тюменьдорпроект» были произведены работы по обследованию сооружения и выполнены проверочные расчеты по организации демонтажа пролетного строения моста (шифр 2733/16-ПР). На основании полученных данных сделан однозначный вывод о технологической невозможности надвигки пролетного строения в виду прогрессирующих дефектов и ухудшения общего технического состояния сооружения. На основании данного заключения были проработаны технические решения по разборке пролетных строений сооружения. Рабочая документация рассмотрена техническим советом ФКУ «Уралуправтодор» и утверждена для производства работ на объекте протоколом от 19.05.2017 № 5/1. Дополнение к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение), утвержденное главным инженером ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Б.А. Османовым 28.09.2018, представителем ФКУ «Уралуправтодор» не согласовано. Согласно письма ФКУ «Уралуправтодор» от 31.01.2019 № 01-11/572 данный документ не рассматривался организацией, осуществляющей строительный контроль застройщика на объекте реконструкции, и в нарушении условий действующего государственного контракта, на рассмотрение и согласование в ФКУ «Уралуправтодор» не направлялся.

## **2. Несоблюдения технологии демонтажных работ, указанной в проекте производства работ и Рабочей документации:**

Разборка железобетонных плит проезжей части пролетного строения демонтируемого моста между опорами № 1 и № 2 производилась сплошным методом (подряд) демонтируя тем самым связи, обеспечивающие дополнительную устойчивость вертикальных стенок металлических балок пролетного строения (лист 38 «СВСиУ для демонтажа существующего моста» шифр 2733/16-СВСиУ-ДМ Рабочей документации).

При выполнении демонтажных работ не устанавливались дополнительные связи жесткости (распорки), а также не были установлены временные опоры.

Основным фактором, повлиявшим на несоблюдение технологии демонтажных работ, указанной в рабочей документации и проекте производства работ является то, что работники лица, осуществляющего строительство ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11», непосредственно участвовавшие в выполнении демонтажных работ начальник участка – Магасумов Р.И., производитель работ ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Гордеев Антон Сергеевич, монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда – Ахтямов Р.Р., монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 5 разряда – Колесниченко В.П., электросварщик ручной сварки 5 разряда – Моторин Н.А., монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда – Спиридонов Н.С., и погибшие монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда Землин Г.А., электросварщик 5 разряда – Случаев В.И., не были ознакомлены с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение). При этом необходимо отметить что согласно пунктов 1 и 3 главы II «Основные обязанности» должностной инструкции начальника участка № 33 начальник участка обязан:

- Обеспечивать своевременное получение подчиненными прорабами и мастерами утвержденной проектно - сметной документации и технологической документации. Участвовать совместно с ПТО в составлении проектов производства работ;

- Организовывать производство СМР в соответствии с ППР, СНиП, графиками работ с своевременным оформлением актов, журналов работ.

### **3. Ненадлежащий строительный контроль застройщика и лица, осуществляющего строительство:**

Согласно 3-го раздела общего журнала работ № 497 работы по демонтажу пролётного строения между опорами № 1 и № 2 велись с 04.11.2018.

Установлено что демонтажные работы велись с отступлениями от Рабочей

документации и Дополнения к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение). Данные отступления были выявлены уполномоченным представителем застройщика по вопросам строительного контроля Маркеловым В.Е. только 05.11.2018, о чём им была внесена запись в 4-й раздел общего журнала работ № 497 с указанием выявленных нарушений: 1) При демонтаже плит проезжей части не установлены временные опоры, 2) Плиты демонтируются сплошняком, вместо схемы три через одну. Данная запись Маркеловым В.Е. была внесена без срока устранения выявленных недостатков, а также не содержала отметки об устранении выявленных нарушений, как пояснил Маркеловым В.Е. в момент обрушения пролетного строения на объекте он не находился в связи с окончанием командировки он покинул объект 05.11.2018 примерно в 10:30. Более того, согласно пояснений Маркелова Р.И., Потапова С.В., Усольцева А.В., Османова Б.А., данное требование до представителей лица, осуществляющего строительство, не было доведено, а запись была сделана после обрушения.

Следует отметить, что Маркеловым В.Е. не были приняты меры к немедленной приостановке демонтажных работ, в виду явности угрозы жизни и здоровью граждан.

По факту ненадлежащего строительного контроля Застройщик – ФКУ «Уралуправтодор» пояснил следующее: государственным контрактом от 22.09.2017 № 0362100008217000150 уполномоченным представителем заказчика по вопросам строительного контроля, в том числе в части демонтажных работ, являлись резиденты подрядной организации ООО «ИЭЦ», назначенные приказом от 22.09.2017 № 22/02. Начальником группы строительного контроля В.Е. Маркеловым 05.11.2018 выписано уведомление подрядной организации о нарушении технологии разборки в письменном виде путем внесения записи в соответствующий раздел общего журнала работ. При этом уполномоченным представителем службы строительного контроля О.М. Князевым,

присутствующим на объекте в период дальнейшего производства демонтажных работ требований о приостановке работ в адрес подрядной организации не направлялось.

Согласно 5 раздела общего журнала работ № 497 строительный контроль от лица, осуществляющего строительство, в период с 24.09.2018 по 05.11.2018 не производился, сведения о проведении строительного контроля не вносились.

#### **Последствия:**

В результате обрушения (аварии) причинен вред жизни и здоровью людей, имуществу физических лиц и (или) юридических лиц: погибших два человека, пострадавших семь человек. Кран гусеничный КН-180-3 «Хитачи» заводской номер 242-0830 имеет видимые повреждения: разбиты стекла кабины крановщика, обрыв болтов опорно-поворотного устройства установки крана, деформация правой облицовки кожуха установки крана, деформация корня стрелы, деформация ставки стрелы, повреждение блоков полиспаста, деформация кожуха моторного отсека, деформация портала крана, деформация конструкции крепления противовесов, деформация упоров. Автомобиль КАМАЗ гос. № С 075 ХУ 86 имеет видимые повреждения: трещины на лобовом стекле кабины, деформация кабины, разбитое заднее стекло кабины, повреждение заднего левого крыла. Полуприцеп автомобильный гос. номер АУ6095 86 имеет видимые повреждения: деформация задней части платформы прицепа, деформация заднего отбойника прицепа, повреждение (разбиты) задних фонарей, правого крыла прицепа. Сварочный выпрямитель марки ВДУ-501УЗ заводской номер 455 также имеет видимые повреждения: деформация корпуса выпрямителя сварочного.

#### **Раздел 4. Выводы:**

Причиной обрушение пролетного строения демонтируемого моста между опорами № 1 и № 2 в ходе разборки железобетонных плит проезжей части 05.11.2018 в 16 часов 30 минут послужила совокупность трёх основных причин:

1. Отступление Рабочей документации для демонтажа существующего

моста и Проекта производства работ от требований проектной документации, в следствии чего технология демонтажных работ велась с нарушениями требований проектной документации. Тем самым были нарушены требования части 3, части 6 статьи 52 Градостроительного кодекса РФ, ч. 1 ст. 5, п. 4 ст. 38 Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений»; требования листа 1 «Пояснительная записка» том 6.1.1 книги 1 «Демонтаж моста через реку Юганская протока», подраздел 1 «Искусственные сооружения», раздел 6 «Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта» проектной документации «Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра» в части нарушения пункта 5.7.7 СП 48.13330.2011 Организация строительства. Актуализированная редакция СНиП 12-01-2004 утвержденного приказом Минрегиона России от 27.12.2010 N 781.

2. Отступления от технологии производства демонтажных работ, предусмотренных рабочей документацией и Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение):

2.1 Разборка железобетонных плит проезжей части пролетного строения демонтируемого моста между опорами № 1 и № 2 производилась сплошным методом (подряд) демонтируя тем самым связи, обеспечивающие дополнительную устойчивость вертикальных стенок металлических балок пролетного строения;

2.2 При выполнении демонтажных работ не устанавливались дополнительные связи жесткости (распорки);

2.3 При выполнении демонтажных работ не были установлены временные опоры.

2.4 Для демонтажа железобетонных плит проезжей части, применен гусеничный стреловой кран КН180-3 зав. № 242-0830, 1986 года выпуска. Тем самым были нарушены требования листа 38 Рабочей документации «СВСиУ для демонтажа существующего моста» шифр 2733/16-СВСиУ-ДМ. Требования листа 7, Дополнения к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение) в части нарушения пункта 6.9.1 СП 48.13330.2011 Организация строительства. Актуализированная редакция СНиП 12-01-2004, утвержденного приказом Минрегиона России от 27.12.2010 N 781. Требования схемы демонтажа плит проезжей части, схема установки временных опор, указанной в Дополнении к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение). Требования части 3, части 6 статьи 52 Градостроительного кодекса РФ, части 1 статьи 5, пункта 4 статьи 38 Федерального закона от 30.12.2009 № 384-ФЗ «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений».

3. Отсутствие надлежащего строительного контроля как со стороны застройщика, так и со стороны лица осуществляющего строительство.

3.1 Начальник участка – Магасумов Р.И., монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда – Ахтямов Р.Р., монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 5 разряда – Колесниченко В.П., электросварщик ручной сварки 5 разряда – Моторин Н.А., монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда – Спиридонов Н.С., и погибшие монтажник по монтажу стальных и железобетонных конструкций 4 разряда Землин Г.А., электросварщик 5 разряда – Случаев В.И., непосредственно участвовавшие в выполнении демонтажных работ, не были ознакомлены с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение);



3.2 Не соответствие рабочей документации требованиям проектной документации в части демонтажа существующего моста;

3.3 Несоблюдение технологии производства демонтажных работ, указанных в рабочей документацией и проекте производства работ.

Тем самым были нарушены требования части 1, части 2 статьи 53 Градостроительного кодекса РФ, пункта 5, пункта 6 постановления Правительства РФ от 21.06.2010 № 468 «О порядке проведения строительного контроля при осуществлении строительства, реконструкции и капитального ремонта объектов капитального строительства», требования листа 1 «Пояснительная записка» том 6.1.1 книги 1 «Демонтаж моста через реку Юганская протока», подраздел 1 «Искусственные сооружения», раздел 6 «Проект организации работ по сносу (демонтажу) линейного объекта» проектной документации «Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404 Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра», Дополнения к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение) в части нарушения пункта 5.7.2 СП 48.13330.2011 Организация строительства. Актуализированная редакция СНиП 12-01-2004, утвержденного приказом Минрегиона России от 27.12.2010 N 781.

Вышеперечисленные причины в совокупности привели к потере устойчивости (жесткости) и несущей способности металлоконструкций с последующим обрушением пролётного строения моста.

Вышеуказанные обстоятельства указывают на вину следующих лиц:

1. Лицо осуществляющее строительство АО «Мостострой-11» допустило ряд нарушений:

- Выполняло работы по демонтажу пролетного строения не в соответствии с проектной документацией, прошедшей государственную экспертизу.

- Выполняло работы по демонтажу пролетного строения не в соответствии с рабочей документацией (шифр 2733/16-СВСиУ-ДМ) и с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение).

- Должностное лицо начальник участка ТФ «Мостоотряд-29» АО «Мостострой-11» Магасумов Ралит Исмаилович не обеспечил ознакомление лиц, непосредственно участвовавших в выполнении демонтажных работ, с Дополнением к проекту производства работ по сооружению опор и пролетного строения «Демонтаж существующего моста» (шифр 2724-ППР-2017-Дополнение), допустив нарушения технологии производства демонтажных работ, указанных в рабочей документацией и проекте производства работ, тем самым не организовал производства демонтажных работ в соответствии с проектом производства работ, чем нарушил пункт 3 основных обязанностей должностной инструкции начальника участка № 33. А так же в лице производителя работ Гордеева Антона Сергеевича, который будучи не ознакомленным с Дополнением к проекту производства работ приступил к демонтажу пролетного строения, чем нарушил пункты 3 и 4 должностных обязанностей должностной инструкции производителя работ № 30 от 10.03.2017.

- Не осуществляло строительный контроль за объектом капитального строительства должным образом, а именно, в 5 разделе общего журнала работ отсутствуют записи о проведении строительного контроля, не были выявлены несоответствия рабочей документации и разработанной на ее основе ППР от проектной документации, а также нарушения в части отступления от технологии производства демонтажных работ, предусмотренных рабочей документацией и ППР.

- Не организовало проведение строительного контроля должным образом, а именно, у назначенного приказом № 133 от 28.05.2018 ответственного лица по строительному контролю, от лица осуществляющего строительство, начальника

ПТО Территориальная фирма АО «Мостострой-11» Усольцева А.В. в должностной инструкции начальника производственно-технического отдела не в полной мере отражены обязанности представителя строительного контроля.

2. Независимый строительный контроль Застройщика ООО «Инженерно-экологический центр» не организовал проведения строительного контроля в полном объеме, не выявил нарушений проектных решений, допущенных подрядчиком АО «Мостострой-11». Нарушения в части отступления от технологии производства демонтажных работ, предусмотренных рабочей документацией и дополнением к проекту производства работ, руководителем службы строительного контроля Маркеловым В.Е. были выявлены 05.11.2018, тогда как, согласно 4 раздела общего журнала работ № 497, демонтаж плит проезжей части начался 04.11.2018, при этом Маркеловым В.Е. уведомлений в письменном виде по устранению недостатков, а также уведомлений о приостановке работ не выдавалось, тем самым Маркеловым В.Е. были нарушены пункт 2.2, пункт 2.8 должностной инструкции руководителя службы строительного контроля, что привело к неисполнению пунктов 8.12.6, 8.13, 8.14 государственного контракта № 0362100008217000150 от 22.09.2017.

3. Застройщик ФКУ «Уралуправтодор», допустил отклонения рабочей документации в части метода демонтажа линейного объекта существующего моста через р. Юганская протока от утвержденной проектной документации без внесения в нее соответствующих изменений в порядке, установленном уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти.

Согласно представленной информации АО «Мостострой-11» в результате разрушения пролетного строения демонтируемого моста объекта капитального строительства «Проекты по реконструкции ремонтнепригодных мостов (строительство и реконструкция мостов и путепроводов). Реконструкция моста через реку Юганская протока на км 740+863 автомобильной дороги Р-404

Тюмень - Тобольск - Ханты-Мансийск, Ханты-Мансийский автономный округ – Югра» филиалу АО «Мостострой-11» Территориальная фирма «Мостотряд-29» причинен ущерб в виде:

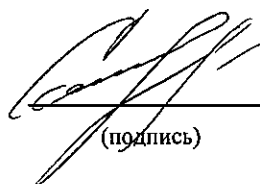
- Возмещение вреда пострадавшим (ритуальные услуги, затраты на лечение, возмещение материального вреда, материальная помощь) – 5 262172,73 размер выплаты не является окончательным;

- Работы по разборке завала, в результате обрушения демонтируемого пролетного строения – 4 261 330,46 размер выплаты не является окончательным.

Итого - 9 523 503,19.

Начальник межрегионального отдела  
государственного строительного  
надзора (председатель технической  
комиссии)

(должность)



(подпись)

Матвеев А.Ю.

(расшифровка подписи)

Зам. начальника межрегионального  
отдела государственного  
строительного надзора (заместитель  
председателя технической комиссии)

(должность)



(подпись)

Федулов В.П.

(расшифровка подписи)

Государственный инспектор  
межрегионального отдела  
государственного строительного  
надзора

(должность)



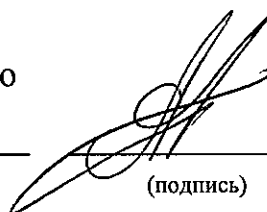
(подпись)

Пономарев А.А.

(расшифровка подписи)

Заместитель начальника Тюменского  
комплексного отдела

(должность)



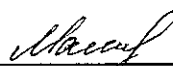
(подпись)

Смирнов А.А.

(расшифровка подписи)

Ведущий специалист-эксперт отдела  
экологического надзора

(должность)



(подпись)

Малий Е.А.

(расшифровка подписи)