Нацполіція продовжує розслідування причин підтоплення столичного метро: збитки на 164 мільйони та перші підозри

Читать на русском

Нацполіція продовжує розслідування причин підтоплення столичного метро: збитки на 164 мільйони та перші підозри

Нацполіція Києва продовжує розслідувати причини підтоплення ділянки Оболонсько-Теремківської гілки метро, яке сталося у грудні 2023 року.

Нещодавно правоохоронці офіційно повідомили про підозри двом посадовцям КП "Київський метрополітен", які, за версією слідства, допустили в своїй роботі службову недбалість, через що і сталася ця аварійна ситуація. Серед таких – головний інженер цього підприємства Віктор Вигівський (на колажі ліворуч), який після звільнення одіозного Віктора Брагінського (на колажі праворуч) наразі виконує обов'язки начальника "підземки". Слідчі вважають, що Вигівський та інший його колега-підозрюваний не виконали усі передбачені їхніми посадовими інструкціями заходи щодо утримання об'єктів метро, і в результаті "Київському метрополітену" і КП "Київпастранс" було завдано збитків на суму 164,4 млн гривень. Йдеться про кошти, які "підземка" недоотримала через закриття 6 станцій, і про видатки, які було витрачено на функціонування "дублюючих" автобусних і тролейбусних маршрутів. Варто зазначити, що міська влада відкидає усі звинувачення і продовжує наполягати на тому, що цей інцидент трапився через "попередників", які неправильно будували метро.

Як стало відомо, наразі правоохоронці розслідують факти можливого вчинення злочинів посадовцями КП "Київський метрополітен", які призвели до розгерметизації тунелю столичної "підземки" у грудні 2023 року.

Відповідне слідство здійснюється в рамках кримінального провадження №12023100000001219 від 21 жовтня 2023 року, яке було відкрито Подільським управлінням Нацполіції Києва – тобто, ще до того, як відбувся згаданий інцидент.

Наприкінці минулого місяця, 23 липня, правоохоронці повідомили про підозру головному інженеру КП "Київський метрополітен" Віктору Вигівському. Йому офіційно інкримінується вчинення злочину передбаченого ч. 2 ст. 367 Кримінального кодексу (КК) України – службова недбалість, що спричинила тяжкі наслідки. Надалі, 25 липня, Подільський районний суд за клопотанням слідчих обрав йому запобіжний захід у вигляді цілодобового домашнього арешту на термін до 23 вересня 2024 року із носінням "браслету" (електронного засобу контролю).

У цей самий період підозру в цій справі за тією ж статтею отримав і начальник служби колії, тунельних споруд і будівель КП "Київський метрополітен" (коли саме було вручено підозру і якими є ім'я та прізвище цього посадовця, у відкритих джерелах інформація відсутня, – ЗМІ). 25 липня його також "посадили" під цілодобовий домашній арешт на той же термін. Крім того, 29 липня той же суд за клопотанням правоохоронців наклав арешт на майно цього посадовця – автомобіль Kia Sportage 2019 року випуску і прогулянковий моторний човен 1976 року випуску.

Що інкримінують підозрюваним

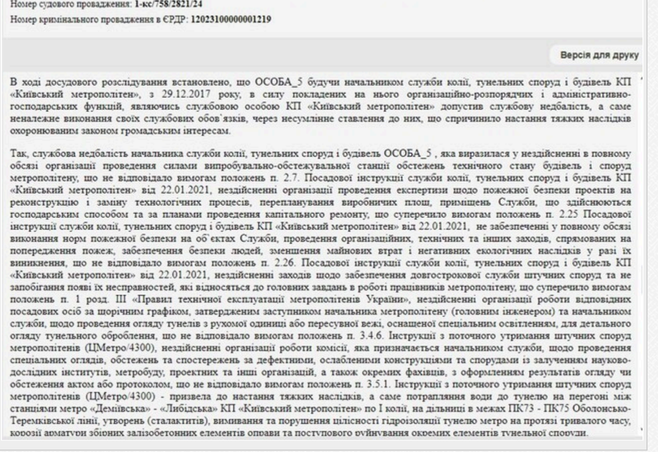
За версією слідства, саме через Віктора Вигівського та начальника служби колії, тунельних споруд і будівель 8 грудня 2023 року в столичній "підземці" сталася надзвичайна ситуація техногенного характеру. Йдеться про потрапляння води до тунелю на перегоні між станціями метро «Деміївська» – «Либідська» (по I колії, на дільниці в межах ПК73 – ПК75 Оболонсько-Теремківської лінії). Правоохоронці вважають, що причиною цієї аварії стало утворення сталактитів, вимивання та порушення цілісності гідроізоляції тунелю метро протягом тривалого часу, корозія арматури збірних залізобетонних елементів оправи та поступове руйнування окремих елементів тунельної споруди.

Внаслідок цього того ж дня, 8 грудня, постійною комісією з питань техногенно-екологічної безпеки та надзвичайних ситуацій Києва було прийнято рішення про зупинку руху електропоїздів на дільниці між станціями «Либідська» – «Теремки». Йшлося про відразу 6 станцій, які столична влада закрила вже наступного дня – 9 грудня.

На переконання правоохоронців, через службову недбалість Віктора Вигівського та його "колеги" територіальній громаді Києва в особі КП "Київський метрополітен" і КП "Київпастранс" було завдано збитків на загальну суму 164,4 млн гривень – дана сума підтверджується результатами судової економічної експертизи, проведеної в рамках цього слідства. Так, йдеться про те, що лише за період часу з 8 грудня 2023 року по 19 березня 2024 року "Київський метрополітен", у зв`язку із закриттям та неповним функціонуванням станцій метро «Деміївська», «Голосіївська», «Васильківська», «Виставковий Центр», «Іподром» та «Теремки», недоотримав доходів на суму 25,9 млн гривень. У свою чергу, збитки "Київпастрансу" пов'язані з тим, що цьому підприємству довелося у той же період витратити кошти в сумі 138,5 млн гривень на функціонування автобусних та тролейбусних маршрутів, які дублюють маршрути закритих станцій Оболонсько-Теремківської лінії.

Віктор Вигівський опинився в полі зору правоохоронців недарма. Як вважають слідчі, саме він, згідно з вимогами посадової інструкції головного інженера КП "Київський метрополітен" і Правил технічної експлуатації метрополітенів України, мав формувати плани програм з технічного розвитку підприємства, впроваджувати прогресивні технології (у т.ч. для підвищення існуючого рівня охорони і безпеки праці на підприємстві), організовувати якісне та високоефективне інженерне забезпечення діяльності метрополітену, здійснювати заходи щодо забезпечення довгострокової служби штучних споруд та запобігання появи їх несправностей, здійснювати заходи щодо організації проведення огляду тунелів тощо. Втім, як встановили у Нацполіції, усього цього зроблено не було.

У свою чергу, за даними слідства, начальник служби колії, тунельних споруд і будівель, всупереч вимогам своєї посадової інструкції, не здійснив у повному обсязі організацію проведення силами випробувально-обстежувальної станції обстежень технічного стану будівель і споруд метрополітену тощо.


Категорія справи № 758/9201/24: Кримінальні справи (з 01.01.2019); Провадження за поданням правоохоронних органів, за клопотанням слідчого, прокурора та інших осіб про; арешт майна.
Надіслано для оприлюднення: **31.07.2024.** Зареєстровано: **01.08.2024.** Забезпечено надання загального доступу: **02.08.2024.**
Номер судового провадження: **1-кс/758/2821/24**
Номер кримінального провадження в ЄРДР: **12023100000001219**

Версія для друку

В ході досудового розслідування встановлено, що ОСОБА_5 будучи начальником служби колії, тунельних споруд і будівель КП «Київський метрополітен», з 29.12.2017 року, в силу покладених на нього організаційно-розпорядчих і адміністративно-господарських функцій, являючись службовою особою КП «Київський метрополітен» допустив службову недбалість, а саме неналежне виконання своїх службових обов`язків, через несумлінне ставлення до них, що спричинило настання тяжких наслідків охоронюваним законом громадським інтересам.

Так, службова недбалість начальника служби колії, тунельних споруд і будівель ОСОБА_5 , яка виразилася у нездійсненні в повному обсязі організації проведення силами випробувально-обстежувальної станції обстежень технічного стану будівель і споруд метрополітену, що не відповідало вимогам положень п. 2.7. Посадової інструкції служби колії, тунельних споруд і будівель КП «Київський метрополітен» від 22.01.2021, нездійсненні організації проведення експертизи щодо пожежної безпеки проектів на реконструкцію і заміну технологічних процесів, перепланування виробничих площ, приміщень Служби, що здійснюються господарським способом та за планами проведення капітального ремонту, що суперечило вимогам положень п. 2.25 Посадової інструкції служби колії, тунельних споруд і будівель КП «Київський метрополітен» від 22.01.2021, не забезпеченні у повному обсязі виконання норм пожежної безпеки на об`єктах Служби, проведення організаційних, технічних та інших заходів, спрямованих на попередження пожеж, забезпечення безпеки людей, зменшення майнових втрат і негативних екологічних наслідків у разі їх виникнення, що не відповідало вимогам положень п. 2.26. Посадової інструкції служби колії, тунельних споруд і будівель КП «Київський метрополітен» від 22.01.2021, нездійсненні заходів щодо забезпечення довгострокової служби штучних споруд та не запобігання появі їх несправностей, які відносяться до головних завдань в роботі працівників метрополітену, що суперечило вимогам положень п. 1 розд. III «Правил технічної експлуатації метрополітенів України», нездійсненні організації роботи відповідних посадових осіб за щорічним графіком, затвердженим заступником начальника метрополітену (головним інженером) та начальником служби, щодо проведення огляду тунелів з рухомої одиниці або пересувної вежі, оснащеної спеціальним освітленням, для детального огляду тунельного оброблення, що не відповідало вимогам положень п. 3.4.6. Інструкції з поточного утримання штучних споруд метрополітенів (ЦМетро/4300), нездійсненні організації роботи комісії, яка призначається начальником служби, щодо проведення спеціальних оглядів, обстежень та спостережень за дефектними, ослабленими конструкціями та спорудами із залученням науково-дослідних інститутів, метробуду, проектних та інші організацій, а також окремих фахівців, з оформленням результатів огляду чи обстеження актом або протоколом, що не відповідало вимогам положень п. 3.5.1. Інструкції з поточного утримання штучних споруд метрополітенів (ЦМетро/4300) - призвела до настання тяжких наслідків, а саме потрапляння води до тунелю на перегоні між станціями метро "Деміївська" - «Либідська» КП «Київський метрополітен» по I колії, на дільниці в межах ПК73 - ПК75 Оболонсько-Теремківської лінії, утворень (сталактитів), вимивання та порушення цілісності гідроізоляції тунелю метро на протязі тривалого часу, корозії арматури збірних залізобетонних елементів оправи та поступового руйнування окремих елементів тунельної споруди.

Скріншот судової ухвали по цьому слідству від 29 липня 2024-го

Необхідність "ізоляції" Віктора Вигівського від "Київського метрополітену", тобто обрання йому запобіжного заходу у вигляді домашнього арешту, в Нацполіції пояснили тим, що наразі ця особа паралельно виконує обов'язки начальника даного КП, а тому може здійснювати незаконний вплив як на тих працівників "підземки", які вже були допитані правоохоронцями в якості свідків по цій справі, так і на тих, які ще не були допитані. Йдеться, серед іншого, про те, що він може "надавати відповідні вказівки, призначати на посади та звільняти з посад, призначати працівникам премії або позбавляти їх". Крім того, у слідстві вважають, що існує ризик "вчинення підозрюваним інших кримінальних правопорушень, зокрема службових, оскільки інкримінований Віктору Вигівському злочин нерозривно пов'язаний із його службовими обов'язками та повноваженнями".

У свою чергу, накладення арешту на транспортні засоби його "колеги" правоохоронці обґрунтували тим, що цей посадовець може здійснити спроби відчуження свого майна. А цього, мовляв, не можна допустити, адже у випадку визнання його винним у інкримінованому злочині правоохоронці мають заявити цивільний позов щодо відшкодування шкоди, і транспортні засоби можуть бути використані для "покриття" згаданих збитків.

Передісторія та контекст

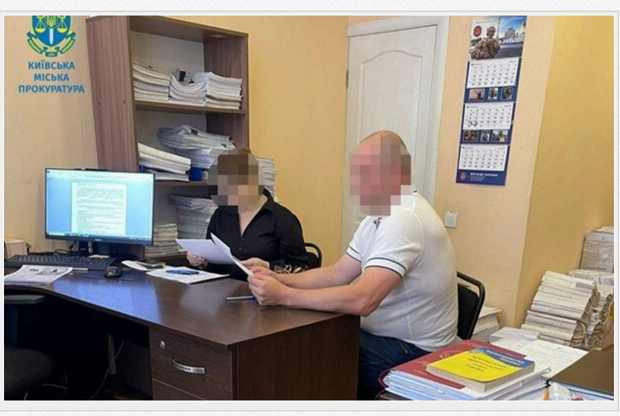
Нагадаємо, ще одне слідство по вказаному інциденту було відкрито того ж дня, коли сталася ця аварія – 8 грудня. Його розслідуванням за фактом вчинення злочину, передбаченого тією ж ч. 2 ст. 367 КК України, займалося управління поліції в метрополітені Нацполіції Києва. 13 грудня 2023 року слідчі провели перші обшуки на КП "Київський метрополітен" в рамках цієї справи, під час яких було вилучено низку документів (у т.ч. посадові інструкції керівництва підприємства). Втім, дане слідство, схоже, чомусь "заглохло" – остання судова ухвала по ньому датована 14 березня 2024-го. Особливих подробиць по цій справі правоохоронці не розголошували – лише зазначалося, що внаслідок службової недбалості "невстановлених осіб КП "Київський метрополітен" відбулася розгерметизація тунелю, на його стінах з'явилися тріщини, а на коліях – вода, що призвело до зачинення 6 станцій.

При цьому, столична влада з першого дня заперечувала свою причетність до цієї аварії. У КП "Київський метрополітен", Київській міськдержадміністрації (КМДА) та серед близьких до Віталія Кличка депутатів Київради лунали різні версії щодо причин цього інциденту. Так, згадувалося і можливі порушення генпідрядником умов будівництва тунелю на цій ділянці метро, і "надмірна" активність річки Либідь, яка протікає в цій місцевості, і складні геологічні умови та пливуни, і навіть попередня влада. Мовляв, за часів "Януковича-Азарова" міська влада, в гонитві за швидким результатом під час будівництва тунелів, не встигла зробити гідроізоляцію на цій ділянці метро. При цьому, міська влада пообіцяла, що на відновлення руху на згаданій гілці метро має піти близько шести місяців (вже пройшло вісім, – ЗМІ) – поки будуть зроблені всі необхідні обстеження, ремонтні роботи тощо .

У свою чергу, низка фахівців вказували на те, що однією з основних причин такої ситуації могла стати безконтрольна забудова столиці. Зокрема, архітектор та відомий експерт з містобудування Віктора Глеба висловлював впевненість, що негативні наслідки для підземки в свій час мало будівництво на Либідській площі ТРЦ "Ocean plaza", на місці якого був стовбур будівництва тунелю метро, що заповнилися тисячами "кубів" гарячої води з прорваної теплотраси. Разом з тим, за його словами, нинішнє протікання тунелю явно викликане зведенням на ділянці між станціями метро "Либідська" та "Деміївська" ЖК "Riverdale" – проєкту девелопера "Perfect group" із орбіти народного депутата Дмитра Ісаєнка (обирався від нині забороненої ОПЗЖ).

Щоб встановити "істинну причину" цієї аварії 14 грудня 2023 року Київрада навіть створила спеціальну тимчасову контрольну комісію (ТКК), але станом на сьогодні цей орган досі не відзвітував про свою роботу.

При цьому, в день вручення вищезгаданих підозр посадовцям КП "Київський метрополітен" столична влада вчергове почала займатися "відбілюванням своєї репутації" і вже за звичною традицією назвала дії правоохоронців "політичним тиском". Так, у КМДА вказали на те, що підтоплення пов'язано з неякісними проєктними рішеннями та неякісним спорудженням конструкції тунелю «Деміївська» – «Либідська», що, мовляв, підтверджено експертними звітами та дослідження науковців. Також у мерії підкреслили, що "всі необхідні регламентні роботи з утримання та експлуатації перегінного тунелю виконувалась у повному обсязі".



Вручення однієї з підозр по цій справі (фото столичної прокуратури)

У відповідь на це у Київській міській прокуратурі зауважили, що "за результатами комісійної будівельно-технічної експертизи були зроблені висновки про те, що технічною причиною руйнування тунелю метро стала його неналежна експлуатація". Крім того, правоохоронці зазначили, що під час дослідження якості будівництва тунелю порушень та будь-яких відхилень, які б призвели до розгерметизації тунелю, не було встановлено.

Також у прокуратурі повідомили, що правоохоронцями було встановлено, що заходи з усунення потрапляння води в тунель виконувались у період з березня 2011 року по грудень 2023 року без залучення фахівців науково-дослідних інститутів, метробуду, проектних та інші організацій або окремих фахівців, які б встановили причини пошкоджень та надали рекомендації по їх усуненню.

При цьому, прокурори наголосили, що не отримали від посадовців КП "Київський метрополітен" результатів експертиз, чи інших документів, на яких ґрунтуються їхні заяви про неякісні проєктні рішення під час будівництва тунелю між станціями метро та виявлені відхилення від проєктних рішень при будівництві тунелю, що начебто і призвело до підтоплення.

На цьому словесні баталії міської влади і правоохоронців не закінчилися. Вже 25 липня, після обрання запобіжного заходу Віктору Вигівському, в КМДА заявили, що його арешт ускладнює процес керування столичною підземкою під час завершального етапу відновлення ділянки між станціями «Деміївська» та «Либідська». Разом з тим, у метрополітені підкреслили, що, "попри всі перешкоди і тиск, ремонтні роботи в тунелі між станціями вказаними станціями тривають і триватимуть, щоб відкрити рух там до початку осені".

Скандали метрополітену

Як неодноразово повідомляли ЗМІ, діяльність посадовців КП "Київський метрополітен" регулярно викликає питання у правоохоронних органів.

Наприклад, перший заступник начальника цього підприємства Валерій Гавриленко наразіз находиться під слідством за фактом службової недбалості, що спричинила тяжкі наслідки. За інформацією правоохоронців, саме через нього столична підземка в 2014 році переплатила 421,8 тис. євро (13,1 млн гривень) за закупівлю метропотягів в російського ВАТ "Метровагонмаш". Ці грошові кошти, надані в рамках кредитних угод з Європейським банком реконструкції та розвитку (ЄБРР), фактично були втрачені, адже росіяни порушили умови контракту від 2011 року щодо термінів поставок. Нещодавно суд обрав підозрюваному запобіжний захід у вигляді особистого зобов'язання, але відмовився відстороняти його від займаної посади.

Що цікаво, раніше схожі порушення також інкримінувалися головній бухгалерці "Київського метрополітену" Людмилі Панасюк. У 2020 році служителі Феміди закрили справу щодо неї через закінчення строків давності.

Крім того, з 2021 року правоохоронці розслідують факти можливого привласнення бюджетних коштів під час будівництва першої черги метро на житловий масив Виноградар. У Нацполіції попередньо встановили, що близько 241 млн гривень, отриманих генеральним підрядником цих робіт (АТ "Київметробуд"), за "ланцюжком" було виведено на компанії з ознаками фіктивності, а в подальшому – переведено в готівку та поділено між учасниками "схеми".

На думку слідчих, таку неправомірну вигоду могли отримати і посадовці КП "Київський метрополітен". При цьому, як з'ясували слідчі, раніше хтось допоміг "вигодоодержувачам" пролобіювати в Кабінеті Міністрів України важливе рішення, яке дозволило генпідряднику отримати більший аванс, ніж це було передбачено відповідним договором. Варто зазначити, що останній факт вже вивчала СБУ в рамках іншого кримінального провадження, але довести це слідство до кінця правоохоронці не змогли або не захотіли.

А навесні 2024-го тодішній начальник КП "Київський метрополітен" Віктор Брагінський став героєм іншого розслідування – журналістського. Тоді медіа Bihus.Info, за результатами аналізу декларацій цього посадовця та даних щодо майна його родини, повідомило, що його мама-пенсіонерка купує дорогі квартири, сестра купує землю, колишня дружина будує дачу в Козині, а пов'язані з ексочільником столичної підземки особи отримували підряди від самого метрополітену. Загалом журналісти виявили у Брагінського незадеклароване майно вартістю у 52 мільйона гривень.

14 березня, через декілька годин після виходу цього розслідування, Віталій Кличко заявив, що відсторонить Віктора Брагінського від виконання обов'язків директора столичного метро. Наступного дня, 15 березня, стало відомо, що керівник КП "Київський метрополітен" написав заяву про звільнення. Тоді ж у КМДА наголосили, що обов'язки начальника цього підприємства тимчасово виконуватиме головний інженер столичного метрополітену Віктор Вигівський.

Останній займає вказану посаду з 1 січня 2020 року. До цього Віктор Вигівський був радником начальника метрополітену з технічних питань і заступником головного інженера даного КП. У свою чергу, вищезгаданий Віктор Брагінський, який також був депутатом поточного IX скликання Київради (фракція "УДАР"), очолював КП "Київський метрополітен" з 17 липня 2014 року. Це підприємство підпорядковане Департаменту транспортної інфраструктури КМДА, яким з 1 вересня 2021 року керує Руслан Кандибор. Діяльність цієї структури з 9 листопада 2021 року особисто контролює очільник столиці Віталій Кличко.

Автор: Іван Кулик

Джерело: КиївВлада

Теги: Кандибор Руслан, недбальство, Служебная халатность, Исаенко Дмитрий, КМДА, КГГА, Кличко Виталий, станция метро Лыбидская, Авария, Аварія, Метро Демеевская, Виговський Віктор, Брагинский Виктор, Київпастранс, Киевпасстранс, Київський метрополітен, Киевский метрополитен

Сергій Климчук
ОГЛЯДАЧ КРИМІНАЛЬНИХ НОВИН

07 серпня 2024 г., 07:55 | Переглядів: 2180 | Коментарі: 0

Роздрукувати | Надіслати товаришу

Коментарі:

comments powered by Disqus

2013-2026 © АНТИКОР — національний антикорупційний портал
Реклама на сайті • Наші партнери
Політика конфіденційності
Використання матеріалів сайту дозволено лише за наявності активного гіперпосилання на джерело. Усі права на тексти, зображення, фотографії та відеоматеріали належать їх авторам.