

ПРОБЛЕМЫ СОДЕРЖАНИЯ ДОРОГ МУНИЦИПАЛЬНЫМИ ОРГАНАМИ ВЛАСТИ (НА ПРИМЕРЕ МО ГОРОД ЕКАТЕРИНБУРГ)

Темникова Ю.А., Тесленко И.В.

Уральский Федеральный университет имени первого Президента России Б.Н.Ельцина, Институт государственного управления и предпринимательства (620083, проспект Ленина, 13Б), e-mail: temnutemnu3@gmail.com, iv_k@mail.ru

Данная статья посвящена анализу проблем, связанных с содержанием дорог муниципальными органами власти на примере МО город Екатеринбург. Одной из серьезнейших проблем на сегодняшний день является ненадлежащее качество дорожного полотна. Автор статьи рассматривает варианты решения данной проблемы, взяв за основу опыт ряда регионов Российской Федерации. Однако не все практики приемлемы из-за существующих косвенных факторов, которые оказывают непосредственное влияние на состояние дорожного полотна в том или ином регионе РФ. К таким факторам можно отнести состояние инженерных коммуникаций. Так же в статье рассмотрены методы продлевающие срок службы дорогам: особенности ремонта трещин дорожного полотна, специфика ликвидации ям и выбоин. В рамках статьи рассмотрена деятельность администрации Екатеринбурга по вопросу организации ремонта дорог и контроля качества выполненных работ, деятельность общественных организаций. В качестве примера обратной связи муниципальной власти с гражданами рассмотрено функционирование сервиса на официальном сайте Администрации города Екатеринбурга – «Одним кликом».

Ключевые слова: муниципальная власть, граждане, ремонт дорог.

PROBLEMS ROAD MAINTENANCE OF MUNICIPAL AUTHORITIES (BASED ON EKATERINBURG CITY MUNICIPALITY EXPERIENCE)

Temnikova Y.A., Teslenko I.V.

Ural Federal University named after the first President of Russia Boris Yeltsin, the Institute of Public Management and Entrepreneurship (620083, Lenin Avenue 13B), e-mail: temnutemnu3@gmail.com, iv_k@mail.ru

This article deals with the problems that are associated with the maintenance of roads by municipal authorities on the example of Ekaterinburg city municipality. Today one of the most serious problems is the inadequate quality of the roadway. The author is considering options for solving this problem and takes the experience of a number of regions of the Russian Federation as its basis. However, not all practices are acceptable because there are indirect factors that have a direct impact on the state of the road surface in a particular region of the Russian Federation. Such factors include the condition of utilities. The article also describes the methods that extend the life of roads, especially the roadway crack repair, the specific elimination of pits and potholes. The article describes the activities of the administration of Ekaterinburg organizing road maintenance and quality control of the work performed the activity of non-governmental organizations. As an example of the feedback of the municipal authorities with citizens the functioning of the service on the official website of the Administration of Ekaterinburg - "One click" was reviewed.

Keywords: municipal authorities, citizens and road of repairs.

Когда живешь в большом городе, а тем более в мегаполисе, вся жизнь пропитана бешеным темпом, постоянно куда-то торопишься, причем большую часть своей жизни ты проводишь в дороге. Путь на учебу, работу, различные походы по магазинам, это огромная масса времени, которая чаще всего проходит впустую, можно даже сказать, мимо.

Обладая автомобилем, думаешь, что можно сократить время пребывания в пути, но это только на первый взгляд. Спросив же у среднестатистического человека, который сначала везет ребенка на учебу (в садик), потом следует на работу, а потом все в обратном порядке, то можно заметить, что очень много времени уходит на пробки.

Но пробки не возникают просто так, существует масса причин:

Погодные условия, ДТП, ненадлежащее качество дорог, да и чаще всего, причиной становятся сами люди, которые паркуют свои автомобили в неполюженном месте, нарушая тем самым правила дорожного движения. Ведь если рассмотреть общую (идеальную) пропускоспособность дороги, то можно увидеть, что она построена с учетом обстановки в городе,

но эффективность снижается в 2, а то и в 3 раза за счет припаркованных у обочины автомобилей.

Более подробно хотелось бы рассмотреть наиболее значимую проблему – это ненадлежащее качество дорожного полотна. Очень часто мы видим такую картину: дороги начинают ремонтировать уже в сентябре, когда погодные условия не располагают, асфальт кладут прямо в лужи, но почему бы этим не заняться в самом начале лета. Хороший вопрос, который требует глубоко изучения.

Для начала определимся, что такое дорога. Согласно ФЗ №196 «О безопасности дорожного движения», дорога – это обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии [1].

Обеспечение надлежащего качества дорожного полотна осуществляется путем своевременного ремонта, а также содержанием дорог в процессе их эксплуатации. К сожалению, не всегда можно отследить и вовремя обследовать состояние дорог, выявить несоответствия правилам, техническим нормам, стандартам и другим нормативным документам.

Одной из главных причин позднего реагирования на дорожные ситуации является затягивание перечисления средств на ремонт городских дорог. Прежде, чем деньги дойдут до подрядчика, они пройдут немало этапов. Выделение средств из федерального бюджета, далее региональный уровень и муниципальный. Проведение тендера и только после этого деньги поступают к подрядчику.

С другой стороны, на проектировании, строительстве и реконструкции дорог отражается количество финансируемых средств.

К примеру, почему бы не увеличить финансирование и закупать более прочные материалы, которые прослужат в 3 раза дольше, однако, стоить это будет в два раза больше. Безусловно, в данном случае есть некая экономическая выгода: ремонт будет производиться реже, и долговечность дорожного полотна будет увеличена. Но такая ситуация неприемлема в нашем регионе. Это порождается некоторыми факторами. К сожалению, инженерные коммуникации находятся не в лучшем состоянии, поэтому дороги приходится постоянно вскрывать, чтобы устранить проблему. С этой точки зрения, будет неэффективным использовать дорогой материал, который один, а то и два-три раза в год придется менять в связи с ремонтными работами.

Российские дороги нуждаются в применении новых технологий, которые позволят проводить ремонт реже. Ремонт трещин дорог и ликвидация ям, выбоин, просадок позволяет

увеличить срок службы дорог, но это всего лишь текущий ремонт, который не дает огромных перспектив на будущее, но обеспечивает безопасность дорожного движения на данном участке на определенный период времени. Стоит задуматься, что в дальнейшем эти участки будут нуждаться в среднем и капитальном ремонте.

Существуют различные методы, благодаря которым можно обеспечить на эксплуатируемой дороге безопасное движение автомобильного транспорта со скоростью, разрешенной «Правилами дорожного движения». [6]

«Требованиями к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения (ГОСТ Р 50597-93)» [3] установлены предельно допустимые площади повреждений покрытия и сроки их ликвидации после обнаружения, а также качество заделки этих повреждений с точки зрения ровности покрытия приведены в таблице

«Предельно допустимые повреждения покрытия»

Группа дорог и улиц по интенсивности движения (авт./сут.)	Предел бная площадь повреждений (м ²) на 1000 м ² покр, не более	Срок ликвидации повреждений (сут.)	Показатель ровности		
			П о прибору ПКРС-2 (см/км), не более	По толчкомеру ТХК-2 (см/км), не более	Чис ло просветов под 3– метр. рейкой (%), не более
А (более 3000)	0,3 (1,5)	5	660	120	7
Б (1000-3000)	1,5 (3,5)	7	860	120	9
В (менее 1000)	2,5 (7,0)	10	1200	265	14

Примечания:

1. В скобках приведены значения повреждений для весеннего периода
2. Сроки ликвидации повреждений указаны для строительного сезона, определяемого погодными-климатическими условиями, приведенными в СНиП 3.06.03 по конкретным видам работ [3].

Администрация города Екатеринбург активно ведет ремонт дорог в рамках утвержденного финансирования. И на данном этапе мэрия Екатеринбурга представила отчет о проделанной работе в картинках, однако такой отчет вызвал разные эмоции со стороны

общественников. Одни остались довольны, другие высказали резкую критику в адрес администрации. Возник вопрос, почему самые многострадальные проезжие части – улицы Шевченко, Степана Разина и Фурманова – не были затронуты в отчете и все еще простаивают. Ремонт улиц шел все лето, но почему-то работы до сих пор не закончены. Распространенное общественное мнение, что денег не хватило, половину потратили на ремонт, половину отмыли. Но это всего лишь общественная оценка данной ситуации, которая, скорее всего, имеет под собой почву. На данный момент не существует никакого информационного портала, на который бы смог зайти обыватель и проследить за прозрачностью проделанных работ. Данная информация закрыта.

Совсем недавно заработал новый сервис на официальном портале Екатеринбурга «Одним кликом» [5], который позволяет отметить на карте города точку и тут же написать текст с жалобой, просьбой, предложением или словами благодарности. Данный сервис позволяет каждому горожанину высказать свое мнение, задать вопрос, обозначить позицию. Интересно, что «Одним кликом» за пару дней привлек большое внимание горожан, обусловлено это тем, что данный ресурс прост в использовании и обращение подается в простой форме. Проанализировав счетчик посещения сайта, можно отметить, что за последние 24 часа число просмотров равно 174213, а число посетителей за 24 часа равно 22800. Такое соотношение чисел означает, что один и тот же пользователь посещает страницу по несколько раз. Данная статистика говорит о том, что сайтом заинтересовались многие жители Екатеринбурга, они стараются участвовать в жизни города и всячески привлекать внимание к возникшим нарушениям.

Надеюсь, что данный портал будет только способствовать устранению возникших проблем, а также помогать развитию городского контроля.

Таким образом, для решения ряда проблем необходимо сделать все этапы прозрачными, чтобы не было возможности включить фантазию и попробовать заработать. Ведь на самом деле, пока не будет достигнут тот уровень развития (самосознания), который поможет избежать негативных последствий, ситуация в регионе не изменится.

Библиографический список

1. О безопасности дорожного движения: Федеральный закон [от 10.12.1995 N 196-ФЗ] // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=156600;dst=0;ts=F2CCE8AE98ACDA6D65C625140A691F64;rnd=0.4321266836486757>
2. Бюджетный кодекс Российской Федерации: федеральный закон [от 31.07.1998 №145-ФЗ] // [Электронный ресурс]. Режим доступа:

<http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=169460;dst=0;ts=9461E9EF904813016BD1E5829382F070;rnd=0.18103231210261583>

3. Государственный стандарт РФ ГОСТ Р 50597-93 "Автомобильные дороги и улицы. Требования к эксплуатационному состоянию, допустимому по условиям обеспечения безопасности дорожного движения" [от 11.10.1993 №221] // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://base.garant.ru/1352114/>
4. Информационный портал Екатеринбурга // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ekeburg.ru/news/15/51110-administratsiya-goroda-aktivno-vedet-remont-dorog-v-ramkakh-utverzhdenogo-finansirovaniya/>
5. Информационный портал Екатеринбурга. Городской контроль // [Электронный ресурс]. Режим доступа: <http://www.ekeburg.ru/municipal-services/beautification/monitoring/>
6. Правила дорожного движения // [Электронный ресурс]. Режим доступа: http://avto-russia.ru/pdd/pdd_rf.html