



Судя по состоянию многих отремонтированных магистралей нашего города, вопрос, вынесенный в заголовок, напрочь лишен риторики – одна голая ямочно-ущербная правда... Так, почему в Омске асфальт тает одновременно со снежным покровом!? Можно, конечно, по этому поводу пошутить – дескать, две проблемы России – дураки и дороги – всегда идут рядом, рука об руку. А можно и присмотреться к этим российским реалиям на примере омского дорогостроительства последних лет...

Вроде бы, начиная с 2005 года, городским дорогам стали уделять серьезное внимание. Ежегодно тогдашний мэр Виктор Шрейдер рапортовал о тысячах километрах отреставрированных магистралей, о приобретении современной дорожной техники, чуть ли не о нанотехнологиях, которые вкатывали в дорожное полотно Омска. Суммы тогдашних вливаний просто не сопоставимы с теми, которые выделяются последние года два-три. Для сравнения: в 2012 году в Омске были отремонтированы 28 автодорог общего пользования в частном секторе общей площадью 71,1 тыс. кв. м и 118 проездов к дворовым территориям многоквартирных домов общей площадью 123,7 тыс. кв. м. Всего на эти цели было потрачено порядка 115 млн рублей из бюджетов всех уровней.

Только в апреле-мае 2005 года каждый округ Омска получил по 50 миллионов рублей только на ремонт дорог! «

В 2006 году площадь капитально отремонтированных дорог превысила 900 тыс. кв. метров при ежегодной потребности в 700» (из отчета экс-мэра Омска Виктора Шрейдера перед депутатами Горсовета «Об итогах работы администрации за 2006 год»). «В 2010 году на развитие дорожного хозяйства направлено более 1,5 млрд. руб. Более 50 % омских дорог будет в этом году отремонтировано» (Из пресс-конференции директора городского департамента дорожной деятельности и благоустройства Владимира Казиминова).

Одним словом, количество выделенных и освоенных средств никаким образом не влияют на качество ремонта, на результат – с приходом весны дороги вновь превращаются в направления. С трещинами, многочисленными выбоинами и огромными ямами.

- Причин несколько, они взаимно дополняют друг друга, а в итоге дают плачевный результат, - поделился с нами своим мнением руководитель ЗАО "Желдорсервис-2000" Юрий Аюбджанов. Во-первых, нужно определиться со стратегией ремонта. Нужно четко понимать, что, размазывая средства на так называемый ямочный ремонт, мы получаем лишь кратковременный позитивный результат, но ухудшение дорог в ближайшей перспективе. Здесь, видимо, в условиях дефицита бюджетных средств нужно «делать меньше, да лучше». Во-вторых, и ямочный ремонт бывает разный – целесообразней опять же с точки зрения качества и сроков эксплуатации использовать «ковровую методику», когда участок с ямами закатывается полностью на определенном участке дороги – получается не так дорого, но хватает на 3-5 лет. В-третьих, соблюдение технологии работ и качества материалов. Я как специалист могу сказать, что эти позиции сегодня исполняются крайне слабо. Битум используется такого низкого качества, что смывается дождями и вытирается шинами буквально в считанные месяцы. Добавьте к этому некачественный асфальт, видимость трамбовки, укладка смеси в воду и результат мы все прекрасно видим. Я уже говорю здесь не как специалист, а как горожанин, автолюбитель и пешеход...

Что ж, опять налицо пресловутый «человеческий фактор». Есть деньги, техника, нет их – результат один и тот же! Так что же делать?! Неужели, дураки и дороги так и будут шагать и ездить рука об руку по нашей жизни?

Вроде бы, один из вариантов борьбы с ямочным беспределом напрашивается сам собой – каждым муниципальным контрактом на ремонт омских дорог предусмотрены определенные гарантийные обязательства. Так вот взять и обязать подрядчика восстановить некачественное покрытие за свой счет. Казалось бы, чего проще-то?! Но как уверяет юрист департамента городского хозяйства мэрии Омска Олег Баланов, «ситуация не столь очевидна».

- Мы уже имеем печальный опыт, когда пытались в судебном порядке обязать подрядчиков выполнить гарантийные обязательства по капремонтам, - поведал нам чиновник. - Получается архидолго и архисложно. Как правило, в непосредственной работе задействованы субподрядные организации, зачастую это однодневки или ООО, у которых пустые счета и отсутствует какое-либо ликвидное имущество. Сроки рассмотрения дел подобной категории доходят до 8 месяцев. А экспертные заключения? Это тоже – время и деньги. Если все это переложить на реалии, то получается, что, добившись нужного судебного решения, мы фактического его исполнения добиться не можем – или опять зима настанет или подрядчик исчезнет. А добавьте сюда вероятные издержки – репутационные (все это время на нас будут

Почему в Омске дороги тают вместе со снегом?

Автор: Administrator
15.04.2013 01:41

жаловаться, автолюбители – мягко говоря, ругать, прокуратура – «кошмарить»), материальные (на нас могут за это время подать в суд и ГИБДД, и водители, и участники ДТП). Одним словом, овчинка выделки не стоит. Поэтому и получается, что лучше взять и сделать самим...

Перспектива, конечно, не радостная. Получается, что, затратив солидные средства из бюджета, мы оттуда же – из народного кармана – деньги достаём ещё раз. Вроде бы, есть прозрачные торги, масса контролирующих организаций, гарантийные обязательства, антикоррупционные законы, а результат – тот же!

Ну, вот как бороться с этой устоявшейся, спрутообразной системой?! Как оказалось, об этом размышляют и в мэрии Омска. По нашей информации, там недавно было закрытое совещание на сей предмет. На уровне всех департаментов и всех руководителей принято негласное решение: раз уж законодательно поставить заслон этой порочной практике не удастся, нужно формировать некие «чёрные списки» недобросовестных организаций и руководителей. Репутация и результат работы таким образом будут ставиться во главу угла при выборе того или иного подрядчика. Вот только хватит ли у власти при таком подходе политической воли выдержать неизбежные нападки со стороны тех, кто привык задарма получать из бюджета лакомый кусок?! Видимо, и здесь не обойдётся без борьбы, судов и взаимных обвинений.

А подход вполне здравый. Если столько времени не получается начать улучшать нашу жизнь с дорог, то может быть попытаться отодвинуть от них... «дураков».

Сергей Асташкин.