ДНЕВНИК ДЕПУТАТА

Ремонт дорог. Деньги, сроки, перспективы

Для начала давайте разберемся, откуда вообще берутся деньги на ремонт городских дорог

Сергей (Мартин) Кугукин

Фото: Затоновости

МУП ДЭП за работой

Эти средства администрация города ежегодно закладывает в бюджет, а мы, депутаты, этот бюджет утверждаем. Причем надо отметить, что средства закладываются в начале года, а расходуются по факту в весенне-летний период.

Ремонт дорог осуществляется в рамках муниципального контракта, который заключается с предприятием, определенным в результате процедуры торгов. В нашем городе этим предприятием, традиционно, становится МУ ДЭП. Как показала практика, частным компаниям подобные контракты неинтересны в силу больших объемов и небольших денег: по нормативу на ремонт одного квадратного метра дороги выделяется 600 рублей.

Кроме того, сейчас специалистами ДГХ составляется адресная программа по ремонту дорог в Сарове. На эти цели в бюджете города заложено 8200000 рублей. При нормативных 600 рублях на ремонт одного метра можно отремонтировать порядка 14000 кв. м. Это меньше одного процента всех дорог в городе, общая площадь которых составляет 1712000 квадратных метров.

Все ремонтные работы, как я уже писал, производятся в теплое время года. При этом посетители «Колючего Сарова», комментируя деятельность МУ ДЭП, обратили мое внимание на то, что существуют технологии, позволяющие выполнять текущий ямочный ремонт и в межсезонье – с помощью установки тентов, применения тепловых пушек для просушки полотна и заливки ям специальными смесями. Удалось выяснить, что попытки действовать подобным образом предпринимались и специалистами МУ ДЭП. Эта методика себя не оправдывает по ряду причин. Во-первых, смеси типа «Асфалайт» городские асфальтные заводы не производят. При закупке на стороне эта смесь стоит около 12000 рублей за тонну, в то время как обычный асфальт – 3000 рублей. При этом сроки службы смеси не идут ни в какое сравнение со сроками, которые выдерживает асфальт.

Но самое главное – отсутствие оперативности. Учитывая, что сегодня большая часть покрытия дорог в городе отслужила свой нормативный срок, время работы со смесью и подготовкой полотна для ремонта получается даже больше, чем когда ямы закладывают кирпичом. Собственно, поэтому сегодня временная заделка ям осуществляется кирпичом и смесью из рециклера, которая состоит из разогретого битума, щебня и песка.

Помимо этого, в межсезонье применяется и засыпка ям срезом асфальта – то, что так возмущает наших горожан, увидевших, как работники МУ ДЭП лопатой прямо с машины закидывают ямы. Тут надо понимать, что это осознанная временная мера, призванная уберечь автомобили горожан от повреждения. Засыпка ям таким образом осуществляется предприятием на собственные средства и городскому бюджету не стоит ни копейки.

Теперь давайте выяснять, как же осуществляется более основательный ремонт. Начинаются такие работы, когда запускают производство асфальта два городских завода – ЗАО «Юстор» и ЗАО «Асфальтный завод». Традиционно это происходит в начале апреля.

С этого момента в МУ ДЭП начинают работу два автомобиля с фрезами, осуществляющие фрезерование дорожного полотна. Прогнозируемые сроки ремонта основных крупных ям – три недели. Отмечу, что в муниципальном контракте заложены две расценки на ямочный ремонт. Одна – за выполнение работ без фрезеровки, вторая – с полным комплексом работ: с фрезеровкой, обработкой битумом кромок, уплотнением асфальта.

На укладке кирпича в межсезонье работают 1–2 звена. Рециклер, при необходимости, работает в две смены. Объем выработки – 3 тонны (смесь готовится от четырех до шести часов). Соответственно, две смены, при средней глубине ям в 5 см, могут «закрыть» порядка 60 кв. м полотна.

Мониторинг повреждений идет в ежедневном режиме. Закрепленный за каждым районом мастер лично объезжает участок, устанавливает временные знаки на самых сложных участках и добавляет их в оперативный план ремонта по приоритетам. Существует многоступенчатый уровень контроля.

Фото: Затоновости

Подготовка фрезерованием

Фото: Затоновости

Временная мера

Теперь давайте перейдем к вопросам «А что у нас вообще с дорогами происходит?», «Почему так много ям да еще и на центральных улицах?!»

Отметим, что отремонтированное в прошлом году не «поплыло». Ямы образовались на новых участках, и произошло это на дорогах, где ремонт был достаточно давно. Например, на улице Зернова он произведен в 1999 году, на Нижегородской – в 1998-м, на ул. Академика Харитона – в 1995-м. При этом лучше состояние дорог, выполненных на бетонном основании. Но надо четко понимать, что сроки службы дорожного полотна на указанных участках уже выработаны, что и приводит к массовому разрушению.

Дотошный читатель поинтересуется: «Может, все дело в качестве асфальта?» По этому поводу у меня есть следующая информация. Качество выдаваемого городскими заводами асфальта проверяется муниципальной строительной лабораторией. Привлекаются и сторонние. В годы, когда на условиях совместного с областью финансирования выполнялся большой объем работ по дорогам, по рекомендации главного управления дорог Нижегородской области качество асфальта проверяла лаборатория Вознесенска. Все данные по качеству материала предоставлялись в Дорожный фонд области. Периодически смесь проверяет и собственная лаборатория главного управления дорог области. В любом случае без заключения лаборатории договор на поставку асфальта не заключается. При этом качественные и ценовые показатели у обоих заводов – муниципального и частного – сопоставимы.

Теперь давайте про самое главное: про деньги. Отчего бы не закупить много техники, не нанять много рабочих и не крыть дороги в режиме нон-стоп? Дело в том, что МУ ДЭП никаких дотаций из бюджета не получает, поэтому технику закупает на собственные средства. Собственные средства в хороших объемах зарабатываются предприятием в теплое время года и вовсе не на выполнении муниципального контракта. Как правило, основной источник доходов – строительные работы. В частности, строительство дороги № 203 к новому КПП, как мы надеемся, позволит предприятию увеличить парк техники для работ по содержанию дорог города. В приоритете сегодня закупка еще одного рециклера, поскольку эти аппараты зарекомендовала себя крайне положительно.

Рециклер асфальтобетона (от англ. recycle – перерабатывать, использовать повторно) – установка для повторного разогрева и переработки снятого асфальтобетона при ремонте и восстановлении дорожного покрытия, особенно во время остановки асфальтопроизводящих предприятий в межсезонье. Используется непосредственно в месте ремонта. Также применяется для разогрева смеси «литого» асфальтобетона.

Далее. Всякий горожанин помнит, что были времена, когда ремонт дорог у нас велся очень активно, практиковалась эффективная технология ремонта сплошными «картами». Как рассказали специалисты, это было возможно в рамках совместного с областью финансирования: тогда ежегодная сумма доходила до 40-60 млн рублей – против сегодняшних 8.

Сейчас область от такой практики отказалась, поэтому все вопросы, связанные с ремонтом дорог, должны решаться на местном уровне.

На прошедшем 30 марта заседании комитета городской думы по экономике и городскому хозяйству прозвучало предложение от ДГХ, чтобы депутаты активно поработали в рамках областной программы, которая называется «Местная инициатива». Что это такое? Расскажу. Любой инфраструктурный проект «на местах» может быть реализован по принципу софинансирования, где 30% – средства местного бюджета, 12 внесены спонсорами, а 8 – жителями. Тогда оставшиеся 50% добавляет область. В прошлом году в Сарове таким образом реализовали шесть инициатив.

Возникает вопрос: почему заложили лишь 8 млн, если их не хватает, и нужны дополнительные средства? Это объяснимо. Бюджет формируется в начале года. Но зимой нельзя сказать, где именно весной появятся ямы, которые нужно будет ремонтировать, в то время как муниципальный контракт размещается на электронной торговой площадке с привязкой к конкретным местам. Поэтому во время работы предыдущей думы в апреле-мае, когда становился понятен «масштаб бедствия», всегда проводилась корректировка бюджета, в рамках которой дополнительные средства направлялись на ремонт дорог.

Но тут уже меня начинают терзать смутные сомнения. Напомню, что приоритетным сегодня направлением является строительство ливневой канализации в ТИЗе, именно из этой статьи расходов были изъяты 5 млн рублей, которые депутаты могли израсходовать на увеличение финансирования благоустройство округа. По договоренности с администрацией все сэкономленные бюджетные средства будут направляться на возмещение этих пяти миллионов. Откуда брать на дороги, мне пока не очень понятно.

■