

«У нас можно годами нарушать закон и не испытывать даже легкого испуга»

11.08.2022



– Если верить сайту проекта «Убитые дороги», в Новосибирске 226 км таких дорог. Как они попадают на карту?

– Это интерактивный инструмент для неравнодушных граждан. Например, вы едете по дороге, увидели яму, неправильно установленный знак или любое другое нарушение – сфотографировали, описали ситуацию и отправили на сайт. После модерации информация попадает владельцу дороги, и дефект становится на контроль исполнения в федеральной системе управления «Эталон». И в промежутке от нескольких дней до нескольких месяцев указанная проблема решается.

– Из 226 км таких дорог в каких районах города состояние дорог хуже всего, а в каких состояние можно назвать, если не отличным, то хорошим?

– К сожалению, как мы выяснили, объективной и полной картины, как предусмотрено законом, нет ни у кого. Владельцы дорог сами до конца не понимают, в каком состоянии находится дорожная сеть. В первую очередь я говорю о муниципалитетах: не только Новосибирск, но и Бердск, Обь и другие города. Мы делали запрос по поводу последних диагностик и по поводу перечня списков участков дорог, находящихся в нормативном состоянии. Это как раз те параметры, о которых вы спрашиваете. Но владельцы дорог ответить на эти вопросы не смогли.

– В последнее время все чаще сами чиновники говорят о качестве дорог в Новосибирске: дороги разрушаются ещё в пределах гарантийных сроков. Почему у нас не могут сделать один раз и надолго?

– Дороги разрушаются в пределах гарантийных сроков по трём причинам: несоответствие проектных решений по восстановлению конкретной дороги, производственный брак (это дефекты, которые допущены на стадии производства работ) или грубые нарушения эксплуатации и содержания.

В Новосибирске эти причины встречаются очень часто. На мой взгляд, любой гарантийный случай должен иметь расследование с последующими выводами, в том числе с административными наказаниями. Это необходимо для того, чтобы профилировать нарушения в будущем, поскольку у нас как: все, что остается безнаказанным, превращается в систему. И сейчас мы с этим сталкиваемся. Например, элементарное нарушение – несоответствие антикоррозионной обработки металлических конструкций и, как следствие, ржавые стойки и ограждения уже через год эксплуатации. Поставщик сэкономил на нанесении специальных составов. В итоге что мы получаем: неприглядный вид знака в крупном мегаполисе и существенно сокращённый срок эксплуатации элемента, который установлен. И подобные ситуации происходят из года в год: поставщики продолжают необоснованно обогащаться, им ведь платят за качественное изделие. И если не принять серьезных профилактических мер, то это будет продолжаться бесконечно. Это самый простой пример, когда подрядная организация сокращает свои издержки, продавая городу брак, а есть и гораздо более дорогостоящие и сложно выявляемые дефекты.

Или неправильно принятое проектное решение по назначению типа и толщины слоя покрытия, неспособного воспринимать высокую транспортную нагрузку. И, как итог, разрушение задолго до расчётного срока. И, безусловно, никем не контролируемый тяжеловесный транспорт, безнаказанно курсирующий по нашим дорогам.

– Для чего проводится ямочный ремонт? Не кажется ли вам, что таким образом нерационально используются бюджетные деньги?

– Ямочный ремонт – это один из многочисленных видов работ, выполняемый в рамках содержания дорог. Цель содержания – это сохранение всех конструктивных элементов, которые есть на дороге (покрытие, ограждения, знаки и прочее) в их функциональном состоянии. Кроме гарантийного, есть такое понятие, как межремонтный срок (для региональной и на федеральной сети он принят в 12 лет), то есть между ремонтами должно пройти не менее 12 лет, а между капитальными ремонтами должно пройти не менее 24 лет. Соответственно, все эти годы, пока не делается ремонт, дорога должна поддерживаться в комфортном и безопасном состоянии.

Ямочный ремонт – это один из способов решения локальных дефектов. Если ямочный ремонт сделан качественно, то он служит ровно столько же, сколько служит и основное покрытие, и при движении по дороге люди не должны чувствовать разницы между основным покрытием и ямочным ремонтом. Бугры, провалы, выкрашивание стыков (а это мы часто видим в Новосибирске) свидетельствует о том, что работы выполнены с грубым нарушением технологии или применялись некачественные материалы.

К ямочному ремонту власти города относятся несерьезно, из серии «идите и сделайте что-нибудь, чтоб ямы не видно было». А такой подход, по сути своей, расточительство. Бюджет и в этом случае платит за качественный материал и работы, а делают как попало. Руководством города ставятся задачи: к определенному числу отремонтировать все дороги или за месяц выполнить паспортизацию... Делалась ли перед этим оценка технических возможностей, квалификации, и ресурсов, с учётом соблюдения технологии или это из разряда шапкозакидательства? То, что мы видим на дорогах, ясно свидетельствует о втором. Очевидно, что так делать нельзя, и если делать как попало, то в следующем году придется все восстанавливать заново. Что мы и наблюдаем из года в год.

Мы ходим по кругу вместо того, чтобы сделать один раз и нормально. На сегодняшний день это бич. И я могу это об этом уверенно говорить, потому что мы проводили ряд проверок – результаты неутешительные. У нас нет системы, которая бы гарантировала и обеспечивала надлежащее качество работ по содержанию дорог.

– «В 2023 году, я думаю, количество гарантийных дефектов будет гораздо ниже», – сообщил министр транспорта региона Анатолий Костылевский на оперативном совещании в правительстве 8 августа. Он добавил, что отсутствие контроля со стороны заказчика расхолаживает подрядчика. Как бы вы трактовали слова министра, который «думает», а не «уверен»?

– Вы абсолютно правильно акцентируете проблематику. На уровне региона министерство транспорта, которое, по сути, должно являться регулятором и устанавливать правила игры, лишь констатирует происходящее, не влияя существенно на то, что происходит. Это системная проблема, учитывая, что муниципалитеты в своей массе не способны исполнять обязанности так, как это регламентируется законом. Где-то, например, не хватает специалистов, или у тех специалистов, которые уже работают, недостаточная квалификация; низкое техническое оснащение, неспособность сформировать нормативную базу. Это, кстати, прямо касается Новосибирска. У нас нет элементарных документов, регулирующих дорожную деятельность того же порядка ремонта. А принятые нормативы во многом формальны, используются на случай проверки прокуратуры. Полноценно работать по ним невозможно. Плюс пресловутое недофинансирование на местном и региональном уровнях.

Однако, и это очень важно отметить, Новосибирск сегодня не может об этом заявлять как раз по причине формализма нормативов. По принятому городом нормативу финансовых затрат, чтобы определить потребность, нужно как минимум точно знать площади дорог по категориям и межремонтный срок. А этого нет. Кроме того, город получит моральное право заявлять о нехватке денег только тогда, когда все имеющиеся ресурсы научится вкладывать максимально эффективно. В условиях расточительства любые суммы будут недостаточными. Эта «мутная вода» дорожной сферы кому-то очень выгодна. Ведь при такой «системе» можно легко скрывать все управленческие промахи. А если у кого-то есть корыстный умысел, то более благоприятных условий сложно придумать. Учитывая, что, несмотря на многолетнюю конструктивную критику, ничего кардинально не меняется, не сложно догадаться – вся созданная анархия кому-то очень нужна.

– В этом году непривычно велико количество и длительность разрытий при

ремонте теплосетей. Оцените, насколько удобно и правильно для автомобилистов организованы объезды на тех участках ремонтных работ, которые сейчас ведутся?

– Организация движения сегодня – это лотерея. Где-то объезды получилось сделать удобно, а где-то нет. В городе закон «Об организации дорожного движения» не соблюдается. Есть и решение судов по этому вопросу, прокуратура и Контрольно-счетная палата на это системно обращают внимание, но видимых изменений до сих пор нет. Почему это происходит? Вывод напрашивается один – все та же безнаказанность. У нас можно годами нарушать закон и не испытывать даже «легкого испуга». И это тоже система.

– А есть ли хоть что-то положительное в дорожной сфере Новосибирска?

– Можно привести в качестве положительных сдвигов тот факт, что город находит возможности для повышения уровня оплаты труда рабочих и механизаторов. Это, безусловно, повысит престиж профессии и уровень квалификации. Привлекаются новые, инициативные и опытные кадры в подразделения профильного департамента. Кроме того, город наконец-то приступил к работам по формированию проектов организации дорожного движения, делаются попытки моделирования и мониторинга при формировании транспортных потоков. Если это приобретёт статус программных мероприятий, то в будущем мы не только сможем избежать многих ошибок при застройке территорий или планировании развязок и дорог, но и исправить некоторые уже совершенные.