



Аховое состояние дорог - уже притча во языцех, а ремонты видимого улучшения не дают.

Путь меряют километрами и шишками. То состоялось два многолюдных митинга. То активисты обвели вопиющие выбоины на асфальте белой краской и написали: «Привет мэру» и «Привет ГАИ», а их креативную акцию растиражировали центральные телеканалы. Во время Евро-2012 по пути на «Донбасс Арену» здесь случайно проехали российские болельщики, которые потом от души издевались над подобием местных дорог в Интернете. Горловчане неоднократно обращались со своей бедой в облгосадминистрацию, а мэр Евгений Клеп, борясь за должность, обещал, что его родине не будет стыдно за свои дороги. Правда, не уточнил, когда это произойдёт.

- Горловка занимает 420 квадратных километров, причём расположена на шахтных подработках, которые рвут поверхность. Площадь - как в Донецке, а населения в три раза меньше, и местный бюджет скромнее. В восстановлении нуждается 80 процентов дорог, значит, надо в течение 10 лет ежегодно ремонтировать около 80 километров, что невозможно в принципе. Но мы ищем пути решения этой проблемы. С большим трудом, подключив народного депутата, губернатора, Кабмин, вернули облавтодору почти 13 километров совмещенно-смежных дорог артемовского направления, которые раньше находились в его собственности, а потом перешли на баланс горсовета и очень усложнили нам жизнь. На очереди еще около пяти километров в сторону Енакиева, - рассказывает заместитель городского головы Вадим Исаков.

- Раньше на балансе горсовета было лишь более 300 километров наших родных дорог, а по факту гораздо больше. Мы провели их инвентаризацию и получили 971 километр, что позволило вдвое увеличить поступления из госбюджета на их ремонт.

Он шел все лето, а поскольку позволяла погода, продолжался и в конце ноября, а «убитые» улицы Шепелева и Калашникова доводили до кондиции уже на днях. Но позволит ли изменить положение к лучшему демисезонный аврал?! В 2011 году на ремонт затратили порядка 14 млн. гривен, в 2012-м - около 18, большинство из которых - деньги госбюджета. Такие суммы здесь еще никогда не закатывали в асфальт, но люди говорят, что их не видно, и все равно жалуются. Машины «хромают», въезжая в ямы, или петляют между ними, как подстреленные зайцы. Пассажиры думают, как сберечь в поездке зубы и не набить шишек. Но зато у мастеров техобслуживания всегда клиентов в избытке, а гаишники знают: на таких магистралях лихачи не разгонятся.

Межремонтные сроки нарушены. Увидев свои дороги прошлой весной, горловчане всерьез усомнились в качестве проведенных работ и тем более в контроле за ними со

стороны мэрии. И правда, вышло, что с договорными обязательствами отчасти не справилось лишь донецкое предприятие «Автобан». К нему были претензии по улице Бориса Макухи. И ему же через суд вменили в обязанность исправить брак на улице Рогозина на сумму 16 тысяч гривен. В этом сезоне власти расторгли договор с местным ООО «Шлях», которое, выставив минимальную цену, выиграло тендер. Но при этом у него не оказалось ни солянки, ни битума. Резонный вопрос: что ж в горисполкоме так плохо знают фирмы, занятые в одной из самых насущных сфер деятельности?!

Несмотря на острую дорожную проблему, своего специализированного коммунального предприятия здесь нет, зато от безденежья и невозможности объять необъятное применяют ноу-хау. Бэушный асфальт, который удаляют из ямы перед укладкой нового, теперь не утилизируют на полигонах как отходы. Им засыпают выбоины, до которых не дошло нормальное финансирование. Это крошево - материал пластичный, при летних температурах под колесами хорошо держится. Но минувшая зима не оставила от него и следа, сделала прежние дыры еще масштабнее.

- Большой вред дорогам наносит их неправильная эксплуатация зимой. Отсутствие своевременной уборки и борьба со снегом только с помощью соли - это химическое воздействие, которое не проходит бесследно, - говорит первый заместитель городского головы прежних лет Михаил Попов.

Самый главный враг дорог - это вода. Чтобы их правильно эксплуатировать, они должны быть сухими, соль же при снегопадах их постоянно обводняет, а мороз довершает свое черное дело.

Чтобы ему воспрепятствовать, в сухую погоду коммунальщики осенью на центральных улицах замазывали трещины битумом. Но оправдает ли себя дедовский метод, покажет весна. Мы стоим с Вадимом Исаковым на улице Интернациональной, по которой в город въезжают гости из Донецка и масса транспорта. Это лишь часть тех самых выдавших виды совмещенно-смежных дорог, которые облавтодор ни в какую не хотел брать в свою собственность. Но спасибо губернатору Андрею Шишацкому, он нашёл не-опровержимые аргументы, уговорил, а мэр Евгений Клеп тем самым выполнил часть своих планов. На дороге уже лежат свежие автодорожные латки, но в целом видно, что асфальт покрыт «сеткой», поэтому о его долговечности говорить нечего. В большинстве случаев ужасное состояние покрытия, по мнению специалистов, связано с нарушением межремонтных сроков: время эксплуатации дорог их с лихвой перекрыло.

Через город, расположенный на пересечении оживленных автомобильных маршрутов, в сутки проходит до 40 тысяч машин. Среди них хватает большегрузов, связанных с развитой сетью оптовых рынков, баз, супермаркетов. Но заставить варягов беречь дороги - достояние громады - не получается. На знаки, запрещающие движение высокотоннажного транспорта, водители не реагируют, сотрудники ГАИ им не препятствуют, а весовая для определения машин-нарушителей отсутствует. Решение горисполкома на этот счет, правда, существует, но не работает. Так будет ли толк от того, что местные власти стараются, а областные активно им помогают?! За два года капитально отремонтировано девять дорог, только в этом году под катком побывало около восьми километров. Есть улицы, которыми можно гордиться. Но подобно тому, как цыплят по осени считают, здесь о результатах сделанного надо будет судить весной, подмечая, не сойдет ли вместе со снегом асфальт.

Мы прошли точку невозврата. Депутат горсовета более чем с 25-летним стажем, директор Горловского автодорожного института Михаил ЧАЛЬЦЕВ:

"За все годы независимости реального ремонта дорог не было. И средствами распоряжались не по-хозяйски, и качество оставляло желать лучшего, и ямочный ремонт эффекта не давал. А самое главное - город прошел точку невозврата, когда своевременный текущий ремонт мог сохранить дороги. Сейчас практически по всей Горловке надо капитально перестилать асфальт, а денег на это нет. Можно и дальше засыпать-замазывать, но это не выход. Местные подрядчики отстранены от дел, понабирали иногородние фирмы, а свои, с которых можно спросить, остались в стороне. В последнюю зиму сильно увлеклись солью. Ею, конечно, пользовались всегда, но не в таком же количестве! Ее надо сразу убирать с дорог вместе со снежной кашей, но это не делается. Поэтому она остаётся, впитывается, вбирает лишнюю влагу, которая при замерзании рвёт асфальт. Результат у нас под колесами"

.

Ирина Коженцова, газета "Донбасс"