

Кому: Министру индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан.

От: Доцановой А.Б. заведующий сектором жилищной инспекции, ГУ «Отдел жилищно-коммунального хозяйства, пассажирского транспорта и автомобильных дорог акимата Денисовского района».

Дата: 08.10.2024 год

Тема: Недостаточное финансирование и безопасность автомобильных дорог на территории Денисовского района.

АНАЛИТИЧЕСКАЯ ЗАПИСКА

Автомобильные дороги играют ключевую роль в социально-экономическом развитии любого региона. Денисовский район не является исключением. Развитая сеть автомобильных дорог обеспечивает транспортную доступность, способствует развитию торговли, повышает уровень жизни населения. Однако в последние годы в районе наблюдаются значительные проблемы, связанные с состоянием дорожной инфраструктуры, что негативно сказывается на экономике и качестве жизни района.

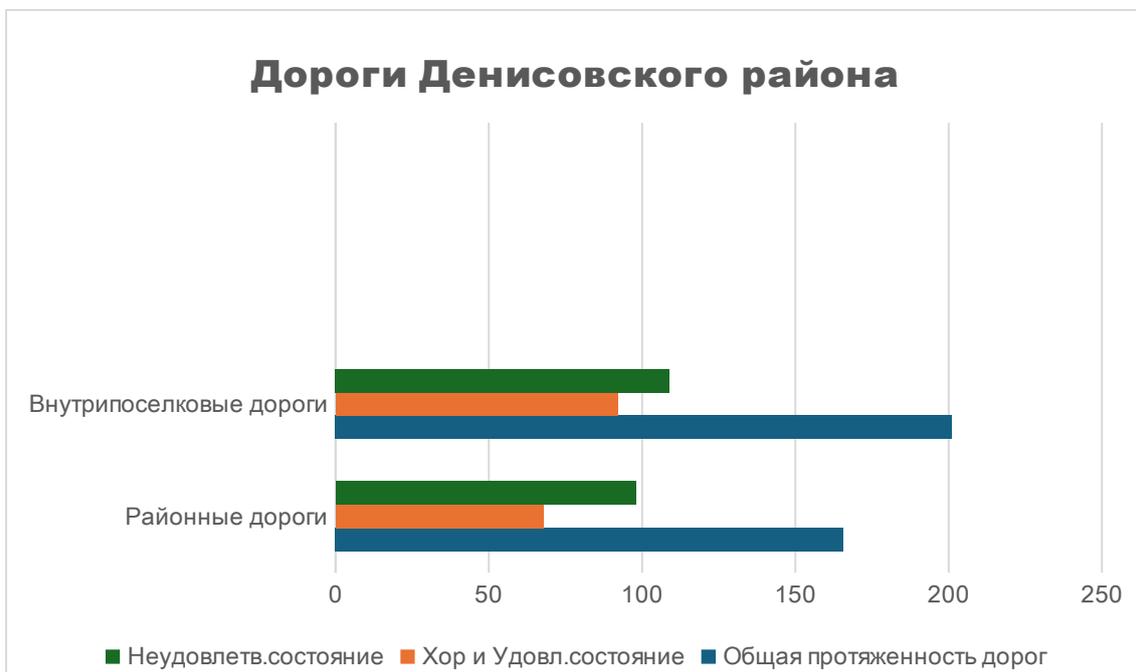
Основные проблемы автомобильных дорог в Денисовском районе

1. Износ и плохое качество дорог.

Основной проблемой является высокий уровень износа автомобильных дорог. По состоянию на 1 января 2024 года численность населения **16207** человек, **26** сельских населенных пунктов, общая протяженность автомобильных дорог районного значения составляет **165,7** км, из них в хорошем и удовлетворительном состоянии **41%**, в неудовлетворительном – **59%**. Доля улично-дорожной сети **40%**, общая протяженность УДС **201** км. Внутри поселковые дороги были приведены в ужасное состояние после проведения водоснабжения и газификаций.

Это привело к увеличению аварийности и снижению скорости передвижения транспорта. С начало года в местном РОВД зарегистрировано 3 аварий (без летального исхода). Причинами такой ситуации являются недостаточное финансирование на строительство среднего ремонта после завершения проектов по водоснабжению и газификации, на данных улицах до настоящего времени отсутствует

разработанная техническая документация и выделение финансирования.



2. Недостаточное финансирование
Финансирование ремонта и строительства автомобильных дорог в районе недостаточно для поддержания их в надлежащем состоянии.

К примеру: На строительство автомобильных дорог Денисовского района выделено 1 млрд. 486 млн. тенге на пять проектов дорог районного значения и в рамках программы Ауыл Ел Бесігі 5 улиц на сумму 195 млн. тенге, и из ОБ выделено 94 млн. тенге на работы 5-ти улиц в селе Денисовка.

В Карабалыкском районе на строительство автомобильных дорог выделено 2 млрд. тенге, на внутри поселковые дороги выделено 704, млн. тенге на 14 улиц. Неравномерное выделение.

Это связано с общими экономическими трудностями в стране и недостаточными инвестициями в инфраструктурные проекты. В результате многие дороги не ремонтировались на протяжении десятилетий, что привело к их полному разрушению.

3. Неравномерное развитие дорожной инфраструктуры

Развитие дорожной сети в области происходит неравномерно. В то время как крупные населенные пункты имеют относительно хорошую дорожную инфраструктуру, отдаленные районы часто страдают от отсутствия качественных дорог. Это ограничивает доступ населения к базовым услугам, таким как здравоохранение и образование, а также препятствует развитию местного бизнеса.

4. Высокая аварийность

Плохое состояние дорог напрямую влияет на уровень аварийности. В районе имеется уровень дорожно-транспортных происшествий (ДТП), что связано с неудовлетворительным состоянием дорожного покрытия, отсутствием освещения и дорожной разметки, а также с недостаточностью работы по улучшению безопасности на дорогах. В 2023 году зарегистрировано 12 дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП) в которых погибло 7 человек и пострадало 24 человека. 1ДТП на автодороге районного значения Свердловка-Подгорное-погиб 1 человек.

2 ДТП по УДС села Фрунзенское – погиб 1 человек и 1 пострадал.

1ДТП в селе Денисовка пострадал 1 человек. В текущем году зарегистрировано 3 ДТП, погибло – 0 человек, пострадало – 8 человек.

5. Влияние климатических условий

Не мало важную роль в районе играют влияние погодных климатических условий.

Костанайская область характеризуется суровыми климатическими условиями, включая значительные колебания температур и обильные осадки. Это усугубляет проблему разрушения дорожного покрытия, так как материалы, используемые при строительстве дорог, не всегда соответствуют климатическим требованиям. В результате дороги быстро приходят в негодность, и их ремонт требует значительных финансовых затрат.

Пути решения проблемы

1. Увеличение финансирования дорожного строительства и ремонта.

Необходимо значительно увеличить объемы финансирования по программе Ауыл Ел Бесігі, трансферты, ОБ на ремонт и строительство дорог в населенных пунктах где отсутствует асфальтобетонное покрытие.

Частно-государственное партнерство (ЧГП): Инвестиции в строительство дорог могут осуществляться через модели ЧГП, при которых частный сектор участвует в финансировании и строительстве объектов инфраструктуры.

Финансирование из налогов: Налоги на топливо, транспортные средства и другие сборы могут быть направлены на дорожные фонды, которые используются для финансирования дорожных проектов.

Это может быть достигнуто за счет привлечения инвестиций, а также через программы государственного софинансирования.

Результатом должно стать улучшение состояния существующих дорог и строительство новых трасс.

НАПРИМЕР: Федеральные программы:

В многих странах существуют федеральные программы, предназначенные для финансирования дорожного строительства и ремонта. Обычно они формируются на основе национальных транспортных стратегий.

В России, например, есть программа "Безопасные и качественные автомобильные дороги" (БКАД), которая направлена на улучшение состояния дорожной инфраструктуры.

Большинство высокоскоростных трасс в США построено из бетона. Такие дороги стоят дороже, чем асфальтовые, но и служат во много раз дольше – от 25 до 40 лет. А асфальтовая трасса уже через 8-9 лет требует ремонта.

Также, как и в Германии, дорожное полотно укладывается на специально подготовленное многослойное основание. Участок, отведенный под дорогу, заглубляют на метр, затем засыпают гравий, песок, глину, заливают связующим раствором извести или хлорида кальция и тщательно утрамбовывают. Поверх «подушки» укладывают 5-7 см. асфальта, который обеспечивает гидроизоляцию и выравнивает основание. Перед заливкой сверхпрочного бетона, обязательно делают арматурную сетку.

Китайское дорожное чудо.

Китай долгое время отставал от западных стран по уровню качества и развитости дорожного строительства. Первая скоростная трасса между Шанхаем и Цзядином была построена только в 1988 году. Но бурный экономический рост обусловил стремительное развитие транспортной сети Китая. О качестве китайских дорог пока рано говорить, так как еще не накоплено достаточного опыта их эксплуатации. Но темпы дорожного строительства в Поднебесной поражают: ежедневно в стране появляется около 18 км новых автотрасс.

Государство вкладывает гигантские суммы в развитие сети автомобильных дорог Китая, есть и коммерческие дороги, построенные на средства инвесторов. На сегодняшний день общая протяженность автодорожной сети Китая составляет 4 млн. км.

Технология строительства автотрасс похожа на американскую: на подушку из гравия и песка укладывают дорожное полотно из бетона. Строительство ведется на основании государственных стандартов, контролируется госкомиссиями и отступление от норм чревато серьезными наказаниями.

2. Применение современных технологий и материалов:

Асфальтобетонные смеси нового поколения: Использование модифицированных асфальтобетонов, которые устойчивы к воздействию перепадов температур и высокой нагрузки. Эти смеси включают полимерные и резиносодержащие добавки, что увеличивает срок службы дорожного покрытия.

Геосинтетические материалы: Внедрение геосинтетиков для усиления основания дорог, улучшения дренажа и борьбы с оседанием. Геоматы и георешетки позволяют уменьшить затраты на строительство и увеличить срок службы дорожных сооружений.

Инновационные методы укладки и ремонта: Использование технологий холодного ресайклинга и горячего миксования асфальта, что повышает эффективность ремонта и снижает затраты.

3. Повышение безопасности дорожного движения:

Применить системы умного освещения: Внедрение светодиодного освещения с автоматизированными системами управления, это позволяет значительно сократить потребление энергии и повысить безопасность на дорогах. Например в таких странах как США, Нидерланды, Дания, Великобритания и тд.... внедрены автоматизированные системы управления:

США: Многие города, такие как Лос-Анджелес, внедрили системы умного освещения для повышения энергоэффективности и безопасности.

Нидерланды: В Амстердаме и в других городах активно используются умные фонари, которые адаптируются к движению пешеходов и автомобилей.

Дания: Копенгаген использует LED-освещение, которое контролируется с помощью удаленных систем управления.

Сингапур: В этом городе-государстве внедрены системы, которые позволяют мониторить и управлять уличным освещением через интернет.

Великобритания: Лондон и другие города начали переходить на умное освещение, которое можно контролировать и программировать дистанционно.

Германия: Фонари в немецких городах оснащены облачными системами для управления освещением.

При выделении финансирования в Казахстане можно разработать умные фонари, которые адаптируются к движению пешеходов и автомобилей, это улучшит безопасность дорожного движения и уменьшит аварии на дорогах.

4. Улучшение контроля и мониторинга состояния дорог.

Улучшение контроля и мониторинга состояния дорог является ключевым аспектом повышения безопасности дорожного движения и качества транспортной инфраструктуры.

- Установка датчиков на дорогах для сбора данных о состоянии покрытия, температуре, влажности и других параметрах.

- Использование камер видеонаблюдения для наблюдения за состоянием дорожной разметки и знаков.

- Разработка приложений для граждан, позволяющих сообщать о проблемах с дорогами (ямы, поврежденные знаки и т.д.) через фото и текстовые сообщения.

- Информирование водителей о текущем состоянии дорог, пробках и авариях.

- Проведение регулярных проверок состояния дорог специализированными группами или организациями.

- Внедрение системы оценки состояния дорожной инфраструктуры с использованием стандартов и критериев.

- Вовлечение местных жителей в мониторинг состояния дорог и их участие в процессе принятия решений по улучшению инфраструктуры. В районе предлагаю создать комиссию по приемке автомобильной дороге в эксплуатацию, в составе таких представителей как: 2 человека местных жителей населенного пункта где ведется строительство дороги, депутат, член маслихата, общественный совет, представители ТОО или ИП, СМИ, подрядная организация и заказчик. Такой подход обеспечит комплексный анализ, учет мнений различных слоев общества и защиту интересов местного населения.

Эти меры помогут создать более эффективную систему контроля и мониторинга состояния дорог, что в свою очередь приведет к повышению безопасности дорожного движения и улучшению качества транспортной инфраструктуры.

К примеру: Японцы, так же как американцы и китайцы, предпочитают строить дороги из бетона. Характерная особенность японских дорог – футуристические многоуровневые развязки. Но за счет высокой упорядоченности движения и развитой электронной инфраструктуры — светофоров, камер, датчиков плотности движения, навигаторов и т.п., передвижение по дорогам становится простым и удобным. Интересно, что в японских городах, где зимой выпадает снег, все дороги подогреваются. Японцы строго следят за качеством строительства дорог и соблюдением технологий. Обычно самым длительным этапом строительства становится подготовка участка. Это связано со сложностями выкупа земли, ограниченность которой сильно сдерживает темпы дорожного строительства в Японии. При ямочном ремонте японцы повреждённый участок полотна перекладывают полностью, а у нас перекладывают только местами где есть повреждения.

Это требует создания специализированных структур и внедрения современных технологий мониторинга.

Проблемы с автомобильными дорогами в Костанайской области имеют серьезные последствия для экономического и социального развития региона. Для их решения необходим комплексный подход, включающий увеличение финансирования, применение современных технологий, улучшение планирования и повышение безопасности дорожного движения. Решение этих задач потребует совместных усилий со стороны государства, бизнеса и общества.

Список использованной литературы

1. Министерство индустрии и инфраструктурного развития Республики Казахстан. Отчет о состоянии автомобильных дорог в Казахстане за 2023 год.
2. Статья “Автомобильные дороги Казахстана: текущие проблемы и перспективы” // Журнал “Транспорт и коммуникации”, №4, 2023.
3. Сатпаев Д.А. “Проблемы и перспективы развития транспортной инфраструктуры в регионах Казахстана”. — Алматы: КазНУ, 2022.

4. Отчет акимата Костанайской области “Развитие транспортной инфраструктуры региона” за 2023 год.

5. Костанайская областная газета “Наш Костанай”, статья “Проблемы автомобильных дорог области”, вып. от 15 июля 2023 года.

6. Агентство “КазАвтоЖол”. Отчет о реализации программы ремонта и строительства дорог в Костанайской области за 2023 год.

7. ГОСТ 33220-2015, МЕЖГОСУДАРСТВЕННЫЙ СТАНДАРТ, Дороги автомобильные общего пользования. ТРЕБОВАНИЯ К ЭКСПЛУАТАЦИОННОМУ СОСТОЯНИЮ.

8. Закон Республики Казахстан от 17 июля 2001 года № 245-ІІ Об автомобильных дорогах, (с изменениями и дополнениями по состоянию на 18.09.2024 г.)