

Скрыпник Т.В., канд.техн.наук, **Петрович В.В.**, канд.техн.наук,
Малько М.Н., канд.техн.наук., **Корецкий А.С.**, канд.техн.наук.,
Чайчевський В.Д.

ОСОБЕННОСТИ ПАСПОРТИЗАЦИИ ГОРОДСКИХ УЛИЦ И ДОРОГ

Аннотация. Определены цель и задачи проведения паспортизации городских улиц и дорог, направленных на совершенствование процесса паспортизации в городских условиях. Проведен анализ существующей нормативной базы для проведения инвентаризации городских улиц и дорог, выявлены неурегулированные аспекты, возникшие при смене собственников на автопавильоны и аренды придорожной полосы владельцами рекламоносителей. Предложена концепция проведения паспортизации в городских условиях с учетом возможности накопления информации и мониторинга состояния сети городских улиц и дорог.

Ключевые слова: городские улицы и дороги; автомобильная дорога; паспортизация.

Анотація. Визначені мета і задачі виконання паспортизації міських вулиць і доріг, що направлені на удосконалення процесу паспортизації в міських умовах. Виконаний аналіз існуючої нормативної бази для виконання інвентаризації міських вулиць і доріг, виявлені неурегульовані аспекти, що виникають при зміні власників на автопавільйони і аренди придорожньої смуги власниками рекламоносіїв. Запропонована концепція виконання паспортизації в міських умовах з врахуванням можливості накопичення інформації і моніторингу стану мережі міських вулиць і доріг.

Ключовы слова: міські вулиці і дороги; автомобільна дорога; паспортизація.

Определение проблемы

Цель паспортизации автомобильных дорог и городских улиц это получение объективной информации о наличии дорог и дорожных сооружений, их протяженности и техническом состоянии для рационального планирования строительства, реконструкции, ремонта и содержания дорог.

Техническому учету и паспортизации ежегодно должны подвергаться все улицы и дороги города, каждая в отдельности.

Паспортизация автомобильных дорог общегосударственного значения проводится согласно требованиям Инструкции по паспортизации автомобильных дорог (с использованием ЭПАД) ИН В.2.30218-153-2002, которая разработана на основании инструкции по техническому учету и паспортизации автомобильных дорог общего пользования Украинской ССР (ИН218 012-83), ДБН В.2.3 – 4:2007 «Автомобильные дороги». Инструкции по организации ухода за искусственными сооружениями (ИН В.3.2-218-03449261.036-96).

Паспортизация городских улиц и дорог не имеет прямого нормативного обоснования. В январе 2011г. Главное управление градостроительства и архитектуры Украины выступило с инициативой создания 100 паспортов улиц и площадей г. Киева – как основы формирования градостроительного кадастра города.

Цель статьи

На основании существующей нормативной базы по паспортизации дорог общегосударственного значения, опыта проведения паспортизации городских улиц и дорог в Украине и России определить неурегулированные аспекты паспортизации в городских условиях.

Для этого выявить наиболее часто встречающиеся неурегулированные аспекты с целью их дальнейшего устранения и разработки концепции проведения паспортизации в городских условиях с учетом возможности накопления информации и мониторинга состояния сети городских улиц и дорог.

Основная часть

Для удобства организации работы жилищно-коммунальных управлений городов, в составе паспорта улицы желательно указать первоначальную стоимость отдельных элементов улицы на момент его составления, хотя это не предусмотрено процессом проведения паспортизации городских улиц и дорог.

Для этого паспортизация городских улиц должна проводиться одновременно с инвентаризацией объектов коммунальной собственности с одновременным формированием двух разных документов и дополнительной оплатой выполненных услуг.

Общее руководство техническим учетом и паспортизацией улиц должны осуществлять дорожные управления балансодержатели этих объектов.

К проведению технического учета и паспортизации могут привлекаться научно-исследовательские, проектно-изыскательские и другие специализированные организации, имеющие лицензии и другие разрешительные документы на проведение данного вида работ и предоставившие перечень произведенных работ по обследованию и паспортизации, выполненные ими за последний год.

Ежегодные обследования проводят с целью выявления изменений, произошедших на улицах и сооружениях за истекший год, для того чтобы внести эти изменения в паспорта улиц по состоянию на 1 января следующего года.

Однако систематическое недофинансирование предприятий-балансодержателей улиц и дорог сводит проведение паспортизации из систематической в эпизодическую операцию, а многие дороги не имеют паспорта вовсе.

Оптимизация бюджетных расходов должна повлиять на создание единой системы паспортизированных улиц и дорог в каждом населенном пункте, предназначенной для выполнения постоянного мониторинга их состояния; для разработки перспективных и текущих планов по проведению конкретных видов ремонтно-восстановительных работ.

Следует отметить возникновение ряда спорных ситуаций в процессе проведения паспортизации городских улиц.

Во-первых, согласно требованиям ДБН 2.3.5-2001 «Міські вулиці та дороги» предусмотрена иная классификация для городских улиц, не сопоставимая с классификацией дорог общегосударственного значения.

Во-вторых, для городских улиц характерна весьма насыщенная боковая ситуация; в том числе наличие различных коммуникаций и рекламоносителей. В пределах полосы отвода (участка земли, закрепленного для обслуживания улицы) размещаются рекламоносители различной конструкции. Коммуникации и рекламоносители не должны отражаться в паспорте улицы, т.к. не устанавливается их техническое состояние. Они не являются собственностью организации обслуживающей улицу. Их стоимость не включается в балансовую стоимость элементов улицы. Однако совместная эксплуатация различных инженерных сооружений, коммуникаций и рекламоносителей на одних и тех

же земельных площадях нередко приводит к конфликтным ситуациям, поэтому по согласованию с заказчиком, месторасположение коммуникаций и рекламоносителей иногда указывают на паспортах улиц без анализа их технического состояния и балансовой стоимости.

В-третьих, при проведении паспортизации (т.е. за небольшой временной промежуток) невозможно собрать информацию об интенсивности, составе и скорости движения транспортных потоков, распределению транспортных средств по длине дороги в разные периоды года, недели и суток от осевых нагрузок автомобилей. Эти данные о закономерностях дорожного движения могут быть получены при специальных обследованиях дороги.

В-четвертых, для городских улиц характерно наличие маршрутного движения, которое представлено различными видами транспорта (например: автобусы и троллейбусы). Для остановок обслуживающих маршрутное движение различных видов транспорта предусмотрено устройство удлиненной посадочной площадки. Но в большинстве случаев площадка требуемой длины отсутствует или подменяется существующим тротуаром.

Еще хуже обстоит дело с остановками, которые обслуживают один вид транспорта (автобус), но используется одновременно автобусами различных маршрутов. Это приводит к нарушению безопасного движения на ней и автобусов и пассажиров, несмотря на отсутствие каких-либо нормативных ограничений и соответственно возможности отражения их в паспорте улицы.

Остановочные павильоны, совмещенные с магазинами, не являются собственностью дорожной организации и поэтому в паспорте отражаться не должны, но свою функцию по защите пассажиров они выполняют и желательно их местоположение отразить на линейном графике улицы.

В-пятых, на проезжей части появились новые элементы улиц - лежащие полицейские и шумовые полосы. Отсутствие каких-либо нормативных требований по их учету вызывает двусмысленную ситуацию по необходимости их включения в паспорт улицы.

В-шестых, проведение паспортизации городских улиц и дорог, даже при наличии ходовой лаборатории и архивных, учетных данных требует больших временных затрат для проведения натурных замеров в городских условиях при наличии интенсивного движения автотранспорта.

Следствием применения ручного труда могут быть ошибки, вызванные сменой состава рабочей группы и элементарной усталостью работников.

Выводы

Работы по паспортизации городских улиц требуют сбора больших объемов информации. Состав информации и способы ее подачи на бумажном носителе могут быть подвергнуты критике, однако эти вопросы следует заранее обговорить с заказчиком услуг и отразить полным перечнем в техническом задании, как одном из приложений к договору.

Отсутствие специализированных нормативных документов для обоснования процедуры проведения паспортизации городских улиц и дорог и порядка обобщения, хранения и обновления полученных данных также повышают роль технического задания, но не решают большинства из выявленных проблем.

При использовании в паспортизации дорожной видеолaborатории, помимо утвержденной формы документа в составе текстового отчета и плана в масштабе 1:500, заказчик может получить данные видеосъемки с привязкой к местности, что позволяет проверять проведенные работы. Кроме того, даже основательно продуманная форма паспорта не может предусмотреть все разнообразие реальных ситуаций на объекте и все варианты информации, которая может потребоваться для принятия управленческих решений. В таких случаях обращение к видеоданным часто может заменить выезд на объект с целью дополнительного обследования.

Література

1. Инструкция по паспортизации автомобильных дорог (с использованием ЭПАД)ИИ В.2.30218-153-2002. – [чинний від 31.10.2007]. – К.: Мінрегіонбуд України. – 2007. – 91 с.
2. Споруди транспорту. Автомобільні дороги: ДБН В.2.3-4:2007. – [чинний від 31.10.2007]. – К.: Мінрегіонбуд України. – 2007. – 91 с.