

УДК 33**Мнение экспертного сообщества о состоянии автомобильных
дорог в г. Владикавказе****Дзутев Хасан Владимирович**

Доктор социологических наук, профессор,
заведующий Северо-Осетинским отделом социальных исследований,
Институт социально-политических исследований РАН;
завкафедрой социологии,
Северо-Осетинский государственный университет им. К.Л. Хетагурова,
362025, Российская Федерация, Владикавказ, ул. Ватутина, 44-46;
e-mail: khasan_dzutsev@mail.ru

Бирагова Светлана Сергеевна

Старший научный сотрудник,
Институт социально-политических исследований РАН,
362040, Российская Федерация, Владикавказ, пр. Мира, 10;
e-mail: sbiragova@gmail.com

Хетагурова Людмила Тотурбековна

Младший научный сотрудник,
Институт социально-политических исследований РАН,
362040, Российская Федерация, Владикавказ, пр. Мира, 10;
e-mail: ekolum@mail.ru

Аннотация

Городские улицы выполняют разные функции: структурируют проезд автотранспортных средств и пешеходов, организуют отвод дождевых и талых вод, по ним прокладываются подземные инженерные сети, размещаются всякого рода торговые точки. Когда-то, когда еще в городах не было транспорта, улицы являлись променадами города, местами для прогулок горожан. Но с появлением автомобиля и роста численности городского автопарка, улицы потеряли свою привлекательность для городского населения, потому что стало по ним опасно ходить, да и вредно дышать выхлопными газами. В мае-

июне 2017 г. Северо-Осетинским отделом социальных исследований Института социально-политических исследований Российской академии наук и кафедрой социологии Северо-Осетинского госуниверситета им. К.Л. Хетагурова было проведено исследование на тему: «Мнение экспертного сообщества г. Владикавказа о современных зданиях в его исторической части». Всего были опрошены 75 экспертов: архитекторы, ученые, журналисты, работники культуры, преподаватели школ и вузов, врачи, юристы и т.д. Данное исследование было направлено на выявление состояния автомобильных дорог в г. Владикавказе. Экспертов попросили оценить нынешнее состояние городской транспортной сети. Большинство опрошенных (60,5%) ответили, что их состояние очень плохое, почти треть (27,6%) – плохое. Материалы исследования позволяют нам сделать вывод, что автодороги г. Владикавказа далеки от идеала, городские власти пока не предложили никаких реальных вариантов по оптимизации данной проблемы.

Для цитирования в научных исследованиях

Дзуцев Х.В., Бирагова С.С., Хетагурова Л.Т. Мнение экспертного сообщества о состоянии автомобильных дорог в г. Владикавказе // Теории и проблемы политических исследований. 2017. Том 6. № 4А. С. 5-14.

Ключевые слова

Городские улицы, пешеход, центр города, проезжая часть, тротуар, велосипедный транспорт, час-пик, сеть парковок, автостоянка, люди с ограниченными возможностями.

Введение

Городские улицы выполняют разные функции: структурируют проезд автотранспортных средств и пешеходов, организуют отвод дождевых и талых вод, по ним прокладываются подземные инженерные сети, размещаются всякого рода торговые точки. И еще одна немаловажная задача у городских улиц – проветривание городского пространства. Когда-то, когда еще в городах не было транспорта, улицы являлись променадами города, местами для прогулок горожан. Но с появлением автомобиля и роста численности городского автопарка, улицы потеряли свою привлекательность для городского населения, потому что стало по ним опасно ходить, да и вредно дышать выхлопными газами. Это вынудило человека уходить подальше от автомобильного движения, даже строиться стали по-другому: не фасадами на улицу, а с отступами в жилые кварталы и микрорайоны.

Основная часть

Данное исследование было направлено на выявление состояния автомобильных дорог в г. Владикавказе. Экспертов попросили оценить нынешнее состояние городской транспортной сети. Большинство опрошенных (60,5%) ответили, что их состояние очень плохое, почти треть (27,6%) – плохое (таблица 1).

Таблица 1 - Каково нынешнее состояние дорог в городе?

Ответы	Доля, %
Хорошо	1,3
Плохо	27,6
Очень плохо	60,5
Не задумывался (ась) об этом	6,6
Другое	3,9
Затрудняюсь ответить	100,0

По мнению экспертов, тема владикавказских дорог муссируется в СМИ постоянно. Официальная печать и телевидение часто сообщают об очередном вливании средств в ремонт автодорог, но от этого они лучше не становятся. Ни для кого не секрет, что в этой сфере имеет место высокий уровень коррупции, еще в 2011 году в бытность главы АМС Сергея Дзантиева речь шла о том, что на ремонт дорог будут направлены 240 млн. рублей. Но владикавказцы так и не стали очевидцами перерождения городских дорог. Долгие годы можно было наблюдать хронический ремонт на пр. Мира, туда, видимо все деньги и ушли. Проспект Мира давно уже надо переименовать в Клондайк. В то же время, появилось несколько важных новых дорожных развязок, но в любом случае, нужна была исчерпывающая информация для горожан, и эта информация оказалась дозированной и не системно преподносилась для общественности [Дзуцев, 2017]. Также речь шла о дорогах, которые во дворах многоэтажных домов, но и здесь не отмечено кардинальных изменений.

В итоге имеем то, что имеем, и чтобы привести дороги в городе в нормальное состояние, нужно много денег, которых у республики нет. Необходимо перенять опыт работы у соседних республик.

Экспертам было предложено высказаться по проблеме улучшения городских автодорог. 64,0% выбрали вариант ответа: «Ежегодный отчет о целевом расходовании налога от автотранспорта», 46,7% предлагают АМС продумать схему организации как частных, так и государственных дорог (таблица 2).

Таблица 2 - Если Вас не устраивают дороги в г. Владикавказе, то что Вы можете предложить? (Возможно несколько вариантов ответа).¹

Ответы	Доля, %
Предложить АМС продумать схему организации как частных, так и государственных дорог	46,7%
Ежегодный отчет о целевом расходовании налога от автотранспорта	64,0%
Другое	9,3%
Не думал об этом	2,7%
Затрудняюсь ответить	9,3%

По мнению экспертов, нужен ежегодный план по ремонту автодорог с обязательным отчетом перед населением. Средства можно брать с дорожного фонда и посредством привлечения инвесторов, это уже вопросы управленцев из АМС Владикавказа. Дороги, подъездные пути к общественным местам (зданиям, жилым домам, как в многоэтажных, так и частный сектор) должны быть так продуманы, чтобы было удобно для любого автотранспорта, пешехода и людям с ограниченными возможностями. Необходимо, чтобы не было пробок в часы пик, городские власти должны продумать организацию транспортного потока. Необходимо культивировать в республике велосипедную езду, прогулки, для этого надо организовать специальные дорожки. Безусловно, не все автодороги одинаковые: есть чистые улицы и те, что недостаточно хорошо убираются.

Автомобильный парк г. Владикавказа с каждым годом растет, само собой разумеющееся, это накладывает свой отпечаток на дорожное движение и экологическую ситуацию. На вопрос, что могут предложить эксперты в данной ситуации, они выбрали следующие варианты ответов (таблица 3). Более половины из них (52,1%) предлагают установить на автотранспортных средствах фильтры по очистке выхлопных газов, 41,1% видят выход из сложившейся ситуации в открытии новых мостов, 39,7% -создании обводных путей, 27,4% предлагают расширить магистральные дороги внутри города.

В последнее время на дорогах Владикавказа наблюдаются пробки, что свидетельствует о значительном увеличении автотранспортных единиц. Это негативно сказывается и на качестве атмосферного воздуха. Каков выход из сложившегося положения? (Возможно несколько вариантов ответа).²

¹ С учетом того, что каждый эксперт мог выбрать несколько вариантов, общая сумма ответов составляет более 100%.

²С учетом того, что каждый эксперт мог выбрать несколько вариантов, общая сумма ответов составляет более 100%.

Таблица 3 - Что Вы можете предложить в ситуации роста автомобильного парка

Ответы	Доля, %
На машинах установить фильтры по очистке выхлопных газов	52,1%
Открыть новые мосты в черте г. Владикавказа	41,1%
Предусмотреть обводные пути	39,7%
Расширить магистральные дороги внутри города	27,4%
Другое	8,2%

По мнению экспертов, на машинах необходимо установить фильтры по очистке выхлопных газов. Желательно открыть новые мосты в черте г. Владикавказа, например, на участке между «чугунным» и «гэсовским» мостами, предусмотреть обводные пути, расширить магистральные дороги внутри города. Окончательное решение можно принимать после того, как будет изучен опыт российских регионов, где удалось снять остроту этой проблемы.

Эксперты предлагают максимально уводить транспорт из центра, а один из эффективных способов - перенос административных госучреждений.

Нелишне продумать альтернативные варианты проезда через город (особенно для транзитных потоков), чтобы максимально освободить центр города от нагрузки. Все необходимо решать комплексно.

Известно, что г. Владикавказ строился без учета большого автомобильного движения. Сегодня назрела необходимость в создании платных парковок, автостоянок, но городские власти не работают в этом направлении, в результате многие улицы, особенно в исторической части Владикавказа превратились в автостоянки. 85,5% экспертов высказались отрицательно о такой самодеятельности автовладельцев и нерасторопности местных властей.

Таблица 4 - Городские тротуары и обочины дорог, особенно в центре города, заставлены автотранспортом. Как Вы относитесь к этой проблеме?

Ответы	Доля, %
Положительно	1,3
Отрицательно	85,5
Не задумывался (ась)	10,5
Другое	1,3
Затрудняюсь ответить	1,3
нет ответа	1,3
Итого	100,0

Эксперты констатируют факт, что центральная часть Владикавказа превратилась в скопище различных частных структур, большей частью это объекты торговли, и при их открытии никто не решал вопросы парковки автотранспорта. Необходимо устройство платных парковок, развитие сети велодорожек, современный (новый) общественный транспорт, обязательно трамвай.

На вопрос, чтобы они могли предложить для снижения загруженности автодорог в центре города, 42,1% экспертов выбрали вариант постройки платных парковок и автостоянок, 27,6% за то, чтобы ограничить въезд частного легкого автотранспорта в центр города, 17,1% никак не видят решения этой проблемы.

Таблица 5 - Если Вы относитесь к этому отрицательно, то что можете предложить?

Ответы	Доля, %
Построить платные парковки, автостоянки	42,1
Ограничить въезд частного легкового автотранспорта в центр г. Владикавказа	27,6
Другое	5,3
Затрудняюсь ответить	17,1
Нет ответа	7,9
Итого	100,0

Ограничивать въезд частного легкового автотранспорта в центр г. Владикавказа в любом случае придется, но для этого нужна сеть парковок ближе к центральной части города.

В нашем городе вполне возможно применить систему «суперблоков», как в Барселоне. Идея платных парковок должна быть тщательно продумана (необходимая инфраструктура, издержки и ценообразование) с учетом опыта других городов. В настоящий момент город не готов к введению платы за парковку.

Необходимо из исторической части города вывести некоторые организации и учреждения, не допускать противозаконного строительства многоэтажных зданий, притягивающих автотранспорт [Коновалова, 2017]. Пример строительства на месте Андреевской бани, отель «Александровский».

На вопрос, стоит ли выделять для велосипедистов специальные дорожки, 85,5% экспертов высказались против этого. Такое нежелание горожан можно объяснить отсутствием места для таких дорожек.

Таблица 6 - В последнее время среди горожан популярностью начал пользоваться велосипедный транспорт. Необходимо ли выделить для велосипедистов специальные дорожки?

Ответы	Доля, %
Положительно	1,3
Отрицательно	85,5
Не задумывался (ась)	10,5
Другое	1,3
Затрудняюсь ответить	98,7
Нет ответа	100,0
Итого	1,3

Эксперты считают, что наш небольшой город должен стремиться к тому, чтобы в нем было удобно жить разным гражданам, в том числе и велосипедистам, это еще и экологически здоровый транспорт. Возможно, среди молодежи станет модно передвигаться на велосипедах.

Популярность велосипедного транспорта, считают эксперты, не подлежит сомнению, но больше в аспекте здорового образа жизни, но чтобы добраться на работу, велосипедом редко пользуются. Нужно определить ряд площадок, удобных для катания велосипедов, кроме набережной, стоит обратить внимание на дендрарий, куда и проложить отдельные велосипедные дорожки – со стороны проспекта Коста и по ул. Московской. Масштаб нашего города вполне позволяет пользоваться велосипедами, тем более последнее время это у нас очень популярно. Нужно всячески пропагандировать и развивать эту тему.

Заключение

Материалы исследования позволяют нам сделать вывод, что автодороги г. Владикавказа далеки от идеала, городские власти пока не предложили никаких реальных вариантов по оптимизации данной проблемы.

Библиография

1. Бугулова Л.Г., Дзобелова В.Б. Анализ инновационного потенциала республики Северная Осетия-Алания // Огарев-Online. 2015. №15 (56). С.10.
2. Дзасохова Э.К., Доев В.К. Перспективы развития инвестиционной привлекательности региона (на примере республики Северная Осетия Алания) // Научные ведомости Белгородского государственного университета. Серия: Экономика. Информатика. 2009. №7 (62). С. 5-12.
3. Дзуцев Х.В. Социально-экономическая и политическая ситуация в Республике Северная Осетия-Алания Российской Федерации. Москва-Владикавказ, 2017. 163 с.
4. Гидденс Э. Социология. М., 2005. 632 с.
5. Гринчель Б.М. (ред.) Жилищная политика местных властей: уроки западноевропейского опыта и реформы в России. СПб.: Наука, 1998. 294 с.
6. Касаева Л.В., Романова Н.Г. Социологические аспекты качества жизни населения республики Северная Осетия-Алания // СИСП. 2015. №11 (55). С.63-72.
7. Коновалова К.Ю. Изучение направлений обеспечения устойчивого развития экономики региона (на примере Республики Северная Осетия-Алания) // Научные известия. 2016. №4. С.52-61.

8. Лазарова Л.Б., Пухаева А.А., Шанаев Г.Т. Проблемы и перспективы развития предпринимательства в республике Северная Осетия-Алания // Российское предпринимательство. 2014. №16 (262). С.41-48.
9. Рубаева Л.М., Журавлева В.В. Уровень жизни населения республики Северная Осетия - Алания // Символ науки. 2016. №12-1. С.216-221.
10. Хубецова К.А. Анализ уровня бедности в регионе (на примере республики Северная Осетия - Алания) // Российское предпринимательство. 2010. №4-1. С.150-155.

Opinion of the expert community on the state of highways in Vladikavkaz

Khasan V. Dzutsev

Doctor of Sociology, Professor,
Head of Social Research Department of North Ossetia,
Institute of Socio-Political Research RAS,
Head of Department of Sociology,
North Ossetian State University,
362025, 44-45, Vatutina str., Vladikavkaz, Russian Federation;
e-mail: khasan_dzutsev@mail.ru

Svetlana S. Biragova

Senior Researcher,
Institute of Socio-Political Research RAS,
362040, 10, Mira ave., Vladikavkaz, Russian Federation;
e-mail: sbiragova@gmail.com

Lyudmila T. Khetagurova

Junior Researcher,
Institute of Socio-Political Research RAS,
362040, 10, Mira ave., Vladikavkaz, Russian Federation;
e-mail: ekolum@mail.ru

Abstract

City streets perform different functions: they structure the travel of vehicles and pedestrians, organize the drainage of rain and snow melt waters, underground engineering networks are laid along them, and all kinds of outlets are located. Once, when there was no transport in the cities, the streets were promenades of the city, places for walking the townspeople. But with the advent of the car and the growth of the city's car park, the streets lost their appeal to the urban population, because it became dangerous for them to walk, and it's harmful to breathe exhaust fumes. In May-June 2017, the North Ossetian Department of Social Studies of the Institute for Socio-Political Research of the Russian Academy of Sciences and the Department of Sociology of the North Ossetian State University. K.L. Khetagurov conducted a study on the topic: "Opinion of the Vladikavkaz expert community on modern buildings in its historical part". A total of 75 experts were interviewed: architects, scientists, journalists, cultural workers, teachers of schools and universities, doctors, lawyers, etc. This study was aimed at identifying the condition of highways in Vladikavkaz. Experts were asked to assess the current state of the city's transport network. The majority of respondents (60.5%) answered that their condition is very poor; almost one third (27.6%) that it is bad. Research materials allow us to conclude that the roads of Vladikavkaz are far from ideal, the city authorities have not yet proposed any real options for optimizing this problem.

For citation

Dzutsev Kh.V., Biragova S.S., Khetagurova L.T. (2017) Mnenie ekspertnogo soobshchestva o sostoyanii avtomobil'nykh dorog v g. Vladikavkaze [Opinion of the expert community on the state of highways in Vladikavkaz]. *Teorii i problemy politicheskikh issledovaniy* [Theories and Problems of Political Studies], 6 (4A), pp. 5-14.

Keywords

City streets, pedestrian, city center, carriageway, sidewalk, bicycle transport, rush hour, parking network, parking lot, people with disabilities.

References

1. Bugulova L.G., Dzobelova V.B. (2015) Analiz innovatsionnogo potentsiala respubliky Severnaya Osetiya-Alaniya [Analysis of the innovative potential of the Republic of North Ossetia-Alania]. *Ogarev-Online*, 15 (56), p. 10.
2. Dzasokhova E.K., Doev V.K. (2009) Perspektivy razvitiya investitsionnoi privlekatel'nosti regiona (na primere respubliky Severnaya Osetiya Alaniya) [Prospects for the development of the region's

-
- investment attractiveness (on the example of the Republic of North Ossetia Alania)]. *Nauchnye vedomosti Belgorodskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Ekonomika. Informatika* [Scientific bulletins of the Belgorod State University. Series: The Economy. Computer science], 7 (62), pp. 5-12.
3. Dzutsev Kh.V. (2017) *Sotsial'no-ekonomicheskaya i politicheskaya situatsiya v Respublike Severnaya Osetiya-Alaniya Rossiiskoi Federatsii* [Socio-economic and political situation in the Republic of North Ossetia-Alania of the Russian Federation]. Moskva-Vladikavkaz.
 4. Giddens E. (2005) *Sotsiologiya* [Sociology]. Moscow.
 5. Grinchel' B.M. (ed.) (1998) *Zhilishchnaya politika mestnykh vlastei: uroki zapadnoevropeiskogo opyta i reformy v Rossii* [Housing Policy of Local Authorities: Lessons from Western European Experience and Reform in Russia]. St. Petersburg: Nauka Publ.
 6. Kasaeva L.V., Romanova N.G. (2015) *Sotsiologicheskie aspekty kachestva zhizni naseleniya respubliky Severnaya Osetiya-Alaniya* [Sociological Aspects of the Quality of Life of the Population of the Republic of North Ossetia-Alania]. *SISP*, 11 (55), pp. 63-72.
 7. Khubetsova K.A. (2010) *Analiz urovnya bednosti v regione (na primere respubliky Severnaya Osetiya - Alaniya)* [Analysis of the poverty level in the region (on the example of the Republic of North Ossetia-Alania)]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo* [Russian Entrepreneurship], 4-1, pp. 150-155.
 8. Konovalova K.Yu. (2016) *Izuchenie napravlenii obespecheniya ustoichivogo razvitiya ekonomiki regiona (na primere Respubliki Severnaya Osetiya-Alaniya)* [Study of directions for ensuring sustainable development of the region's economy (on the example of the Republic of North Ossetia-Alania)]. *Nauchnye izvestiya* [Scientific news], 4, pp. 52-61.
 9. Lazarova L.B., Pukhaeva A.A., Shanaev G.T. (2014) *Problemy i perspektivy razvitiya predprinimatel'stva v respublike Severnaya Osetiya-Alaniya* [Problems and prospects of entrepreneurship development in the Republic of North Ossetia-Alania]. *Rossiiskoe predprinimatel'stvo* [Russian Entrepreneurship], 16 (262), pp. 41-48.
 10. Rubaeva L.M., Zhuravleva V.V. (2016) *Uroven' zhizni naseleniya respubliky Severnaya Osetiya - Alaniya* [The standard of living of the population of the Republic of North Ossetia - Alania]. *Simvol nauki* [The symbol of science], 12-1, pp. 216-221.
-