УДК 351.777.8(571.6)

Ярославцева Татьяна Александровна – канд. ист. наук, доцент, доцент кафедры менеджмента, государственного и муниципального управления Дальневосточного института управления – филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» (Хабаровск). *E-mail: mu322@mail.ru*

Ярославцев Александр Владимирович – канд. ист. наук, ст. преподаватель кафедры менеджмента, государственного и муниципального управления Дальневосточного института управления – филиала ФГБОУ ВПО «Российская академия народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ» (Хабаровск). *Тел.: (4212) 32 45 28*

Tat'yana Aleksandrovna Yaroslavtseva – Candidate of History, docent of the public and municipal administration chair of the Far-Eastern institute of management – FGBOU VPO branch "The Russian Academy of National Economy and Public Service by the President of the Russian Federation" (Khabarovsk).
E-mail: mu322@mail.ru

Aleksandr Vladimirovich Yaroslavtsev – Candidate of History, senior lecturer of the public and municipal administration chair of the Far-Eastern institute of management – FGBOU VPO branch "The Russian Academy of National Economy and Public Service by the President of the Russian Federation" (Khabarovsk).
Ph.: (4212) 32 45 28

T.A. Yaroslavtseva
A.V. Yaroslatsev

Provision of all amenities of the Far-Eastern cities of the USSR

Important activity of city's Councils was the organization of a social and spatial urban environment and its improvement that was provided with the development of an external provision of all amenities of the territory.

Keywords: provision of all amenities, social and spatial organization of an urban environment, system of an external provision of all amenities, infrastructure elements of provision system of the territory, territorial improvement of living conditions of the citizens.

Благоустройство городов Дальнего Востока СССР

Важным направлением деятельности городских советов являлась организация социально-пространственной городской среды и ее эстетизация, что обеспечивалось развитием внешнего благоустройства территории.

Ключевые слова: благоустройство, социально-пространственная организация городской среды, система внешнего благоустройства, инфраструктурные элементы благоустроительной системы территории, территориальное жизнеобустройство горожан.

Одним из важных направлений развития жилищного хозяйства являлось решение территориальных проблем при социально пространственной организации городской среды и ее эстетизации, что обеспечивалось системой внешнего благоустройства и его инфраструктурными элементами. К сооружениям внешнего благоустройства городов, рабочих поселков и рай(сель)центров относились: городские дороги, тротуары, пешеходные и велосипедные дорожки, водоотводные сооружения, дорожные ограждающие устройства; мосты, путепроводы, акведуки, трубы, транспортные и пешеходные тоннели; объекты инженерной защиты городов: береговые сооружения и укрепления, набережные, защитные дамбы, противооползневые и противообвальные сооружения, дренажные устройства и штольни, закрытые водостоки и водовыпуски, насосные станции; городские зеленые насаждения: парки, скверы, сады общего пользования, зеленые насаждения на улицах и дорогах и элементы малых архитектурных форм на них; система уличного освещения; сооружения санитарной уборки городов: полигоны для захоронения бытовых и других отходов (свалки), заводы по промышленной переработке бытовых отходов, мусороперегрузочные станции, поля ассенизации и компостирования, сливные станции, скотомогильники, общественные туалеты; пляжи и переправы; элементы простейшего водоснабжения: шахтные и металлические колодцы, открытые водоемы, используемые для заправки поливомоечных машин, противопожарные водоемы; кладбища.

По мере урбанизации дальневосточных городов возникали проблемы по реконструкции сложившихся городских районов и формированияновых пространственных систем, интенсифицирующих освоение городских земель, ценность которых постоянно возрастала. Важнейшим направлением деятельности государственных и партийных органов становилась гармонизация среды новых объектов с исторически сложившейся средой, от функционального и культурного уровней которой зависели характер и качество жизни людей. Высокая степень концентрации городского населения потребовала новых подходов и нормативов территориального обслуживания, обеспечивавших условия жизнедеятельности жителей Дальнего Востока РФ.

Классификация организации процесса благоустройства городов, рабочих поселков и рай(сель)центров РСФСР предусматривала два вида работ: ремонт и содержание объектов благоустройства. Своевременное и качественное выполнение названных работ обеспечивало их сохранность, долговечность, надежность и безопасность функционирования.

Мерами по содержанию благоустройства служили: инженерная защита городов, в Том числе: создание противооползневых сооружений, защитных

дамб, береговых креплений и набережных, дренажных устройств и штолен (восстановление вертикальных и горизонтальных дренажей с заменой труб, устройство новых смотровых колодцев), закрытых и открытых водостоков, водоспусков; возведение насосных станций перекачки ливневых и дренажных вод, ремонт насосных агрегатов и электрооборудования, замена трубопроводов и арматуры, ремонт и замена сороудерживающих решеток, ликвидация фильтрации в подземной части станции и в приемных камерах; замена конструкций и частей зданий, производство внутренних и наружных отделочных работ на объектах внешнего благоустройства.

С целью создания благоприятных условий территориального жизнеобустройства горожан осуществлялась и организация уличного освещения, в том числе: сплошная или частичная замена опор уличного освещения, силового кабеля, проводов, изношенной арматуры, фонарей и светильников на более совершенные типы, а также все виды работ по ремонту средств автоматики и телемеханики по управлению уличным освещением с комплексной заменой узлов и деталей, осветительной аппаратуры.

С развитием городского пространства, увеличением численности горожан все больше внимания обращалось на санитарную уборку городов и устройство объектов для обеспечения санитарного благополучия населения. К сектору санитарного благоустройства относились все виды работ по ремонту и восстановлению зданий общественных туалетов, ремонт (замена) внутренних и внешних инженерных сетей, устройство или расширение бытовых помещений в жилых и производственных зданиях, ремонт контейнеров для бытового мусора и другие, направленные на санитарную безопасность горожан. Озеленению городских территорий и созданию сооружений для его сопровождения (парников, теплиц, оранжерей) придавалось особое значение.

Вопросы благоустройства находились введении исполкомов. После окончания Гражданской войны на Дальнем Востоке РФ основной заботой местных органов власти стало восстановление городского хозяйства и создание системы благоустройства населенных мест, направленной на «достижение внешней ухоженности».

Трансформация системы хозяйствования в жилищно-коммунальной сфере обнажила проблему поддержания санитарного состояния жилищного хозяйства в части обеспечения благоустройства территорий, особенно в городах. Органы местной власти вынуждены были вернуться к институту дворников (ст. 86 Положения о дворниках...). В соответствии с названным актом, был восстановлен порядок, сложившийся с дореволюционных времен, при котором в каждом домовладении, имевшем несколько квартир, (квартирой считалось помещение, имевшее кухню – Т.Я.), обязательно работал дворник. Наем и содержание дворников возлагались на домовладельцев, а в муниципализированных домах – на горкомхоз. Одновременно дворник подчинялся местному отделению милиции, так как на него была возложена дополнительная обязанность – дежурство на улице.

Домовладелец или домоуправление снабжали дворников свистком, значком, тулупом, шапкой, валенками и рукавицами за свой счет [1]. К 1935 г. в г. Хабаровске числились 236 дворников, из них в ЖАКТах и горкомхозах – по 32 чел., ведомствах – 121 чел. [2]. Принятых мер было недостаточно, и с апреля 1926 г. вопросы по благоустройству населенных пунктов перешли в ведение специально созданных подразделений исполкомов (городские отделы коммунального хозяйства исполкомов Советов рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов).

Организация работ по благоустройству городов сопровождалась значительными трудностями. Отсутствие финансовых средств и лесопильных заводов не давало возможности заблаговременно и по низким ценам заготовить строительный материал, а неустойчивость цен делала невозможным проведение работ по мелкому текущему ремонту переездов, мостов, проезжей части улиц в плановом порядке. Эти обстоятельства не только удорожали строительство объектов благоустройства городского хозяйства, но и сдерживали темпы восстановления сооружений благоустроительного назначения.

Нередко погодные условия вынуждали органы управления принимать экстренные меры к усилению пропускной способности городских водосточных канав и срочному ремонту переездов, канав, мостов. В частности, дождливое лето и осень 1926 г. и 1928 г. в южной части Дальневосточного региона потребовали таких мер. Так, в г. Благовещенске ремонту подлежали каждый из 187 уличных переездов (1926 г.). Город имел облик «... захудалого и убогого села, ... улицы не вымощены, и весной, и осенью мы тонем по колено в грязи», – докладывал секретарь Зейского окружного комитета ВКП(б) Кипасто на заседании Чрезвычайной комиссии Зейского округа. Однако дефицит бюджета составлял 60 тыс. руб., что не позволяло «... осуществить хоть что-нибудь реальное в области коммунального благоустройства окружного центра и придать видимый городской облик» [3].

Зейский округ по своим доходам налогового характера (вместе с акцизными, в % отношении на душу населения) стоял несравненно выше Сретенского, Камчатского, Сахалинского округов (за исключением Амурского, Владивостокского, Хабаровского округов, имевших более развитое коммунальное хозяйство [3, л. 23]), но состояние улиц, водостоков, тротуаров, мостов, переездов, берегового крепления р. Амура и р. Зеи, зеленых насаждений, водоснабжения, ассенизации, освещения и устройства не улучшалось, а в 1928 г., после длительных проливных дождей, даже ухудшилось, что потребовало увеличения финансовых средств на выполнение благоустроительных работ. На благоустройство г. Благовещенска были выделены 585,9 руб., в том числе из местного бюджета – 148,1 руб., что способствовало решению части городских проблем. Однако средства были сконцентрированы на проведении благоустроительных работ центральных улиц города. Схожая картина складывалась и в других городах Дальнего Востока РФ.

В годы первой пятилетки крайкоммунотдел ДВК уделял особое внимание вопросам внешнего благоустройства административных, промышленных и торговых центров населенных мест. Наибольший объем средств выделялся на замощение улиц и создание тротуаров. В первой половине 1930-х гг. объем средств, направлявшийся на благоустройство городов ДВК из различных источников, ежегодно увеличивался (рис. 1).

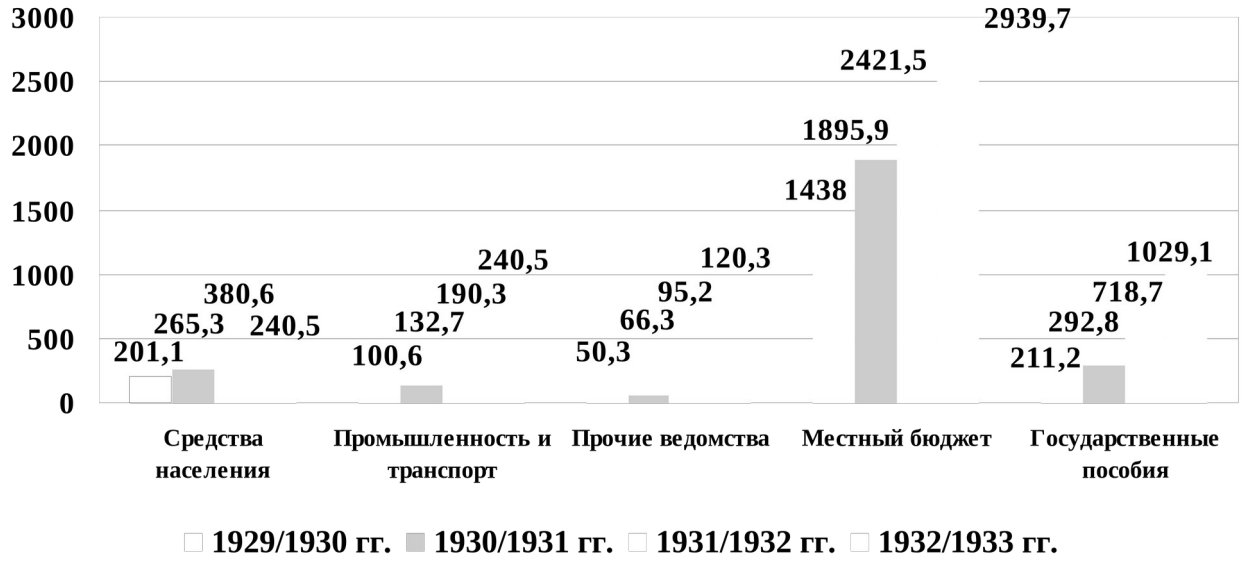


Рис. 1. Динамика роста объема средств, направляемых на благоустройство городов Дальневосточного края в 1929 – 1933 гг. (тыс. руб.)

Анализ приведенных данных свидетельствует, что местный бюджет был основным источником средств (71,5%), государственные пособия и средства населения составляли, соответственно, 11%, 10% от общей суммы, а промышленность, транспорт и прочие ведомства – от 5% до 2,5%.

С целью своевременного ремонта и устройства новых деревянных тротуаров возле домов, предприятий и других городских общественных объектов выделялось необходимое количество лесопиломатериалов по заявкам учреждений и частных лиц, подтвержденным справками из милиции. Все мероприятия по улучшению благоустройства городов проходили с участием смотрителя горкомхозов. Представитель Горздрава систематически проводил санитарный осмотр городов [4]. На домохозяев и домовладельцев, не имевших возле домов тротуаров, налагались штрафы. В результате принятых мер общая площадь замощенных улиц постепенно увеличилась и составила (в тыс. м^2): в 1932 г. – 772, 1933 г. – 847, 1934 г. – 997, а тротуаров, соответственно, – 35,4; 35,4; 53 [5].

Материалы Хабаровского горсовета о выполнении решений Далькрайкома ВКП(б) о благоустройстве г. Хабаровска свидетельствуют, что, если в 1931 г. в г. Хабаровске на одного жителя приходился примерно 1 м тротуара, а площадь зеленых насаждений составляла 18 м^2, 13,4% улиц были благоустроены дорожным покрытием, уличное освещение из-за дефицита электроэнергии отсутствовало [5, л. 52], то в середине 1930-х гг.

были построены 2000 погонных метров деревянных тротуаров, отремонтированы по линии горкомхоза – 1500 м^2, по линии ЖАКТов – 2000 м^2, заасфальтированы – 7000 м^2. Кроме того, были построены 4 пешеходных моста через р. Плюснинку, оборудованы 2 уборные (одна – на Тургеневской улице, вторая – на базаре), сделаны 100 шт. уличных урн, изготовлены 374 шт. уличных домовых фонарей, появилась одна поливочная цистерна [6].

Дальнейшее расширение границ городов, строительство новых объектов производственно-социальной инфраструктуры систематически снижали уровень благоустройства. Несмотря на принимаемые меры, действия партийных и государственных органов, коммунальных служб подвергались резкой критике со стороны горожан и депутатов. Так, в Решении сессии Кировского районного Совета депутатов трудящихся «О работе исполнительного комитета Кировского районного Совета депутатов трудящихся за период 1939 – 1947 гг.» (Хабаровск, 11.09.1947 г. №22) отмечалось, что в районе «... крайне запущено благоустройство. На целых кварталах улиц отсутствовало тротуарное хозяйство, не обустроены проезжие дороги и пешеходные мосты, не приведены в порядок заборы, ворота, калитки, не везде установлена нумерация домовладений, большая часть домовладений как местного Совета, а также и ведомственных организаций находилась в запущенном состоянии» [7].

В ходе реализации критических замечаний были заасфальтированы 9600 м^2 дорог, проведен капитальный ремонт проезжей части дорог по основным магистралям (ул. Серышева, Знаменщикова, ветка Пристань, Калинина и др.), пешеходных и проезжих мостов, установлено 11400 м^2 штакетной изгороди, возведены дополнительно 6 пешеходных мостов, что частично улучшило благоустройство района [7]. К началу 1950-х гг. облик дальневосточных городов заметно преобразился, чему в немалой степени способствовало участие общественности в ежемесячниках по благоустройству.

Анализ материалов городских Советов депутатов трудящихся по вопросам благоустройства за 1960-е гг. показал, что коллективы предприятий, организаций, учебных и лечебных учреждений, уличных и домашних комитетов совместно с общественностью принимали активное участие в благоустройстве, озеленении и наведении санитарного порядка.

Так, в г. Хабаровске хозяйственными организациями города, при самом активном участии общественности, была проделана большая работа по благоустройству города. В 1961 г. построены более 473 тыс. м^2 асфальтобетонных дорог и тротуаров, 244 тыс. м^2 гравийных дорог и тротуаров, отремонтированы более 362 тыс. м^2 дорог и тротуаров. Активное участие в благоустройстве г. Хабаровска принимали коллективы аэропорта и химфармзавода, инфекционной больницы, Дормостстроя. Силами работников Хабаровской ТЭЦ были построены 880 м^2 асфальтовых дорог и тротуаров, отремонтированы 150 м^2 гравийных дорог; на 710 м^2 установлены 280 точек уличного освещения. Работниками предприятия отработаны на благоустройстве 1510 чел./дней [8].

В 1960 – 1970-е гг. в благоустройстве городов особенно активно участвовала общественность, что способствовало ежегодному перевыполнению плановых показателей. Из общего числа выполненных работ по благоустройству и озеленению уличными и домовыми комитетами населением Индустриального района (на общественных началах без государственных средств) были построены и отремонтированы 12320 м^2 гравийных дорог и тротуаров, обустроены 3 пешеходных моста, 5 детских площадок, высажены 882 шт. декоративных деревьев и цветов на площади 25 тыс. м^2 [8]. Так, под руководством председателя уличного комитета т. Янчук на ул. Эстафетной в пос. Химфармзавод (г. Хабаровск) была капитально отремонтирована дорога, сделаны кюветы, высажены деревья. В поселке «Кирпичный завод №2» были капитально отремонтированы дороги по улицам Глинной, Черепичной. Такие же работы были проделаны на улицах Барнаульская и Рижская (председатель Г.К. Пуланов) и др.

Коллективы таких предприятий, как: Судостроительный завод, завод ЖБИ №1, Химфармзавод, – выполнили работы по строительству 9223 м^2 новых асфальтных дорог и тротуаров, 355 пог. м водопровода, 70 пог. м. канализации и 1640 м. теплотрассы, ремонту 7000 м^2 асфальтных покрытий, обустроили 60 точек освещения и отремонтировали 250 м^2 тротуаров [9]. В целом, в 1960-х гг. улучшилось благоустройство дворовых территорий и населенных мест, уличное и дворовое освещение, в том числе лампами дневного света. Благоустроительные работы, в основном, производили предприятия и ведомства за счет своих средств.

В 1970-е гг. высокие темпы и объемы благоустроительных работ в городах и других населенных пунктах на территории Дальнего Востока РФ сохранялись, поэтому возникла необходимость в организации специализированных предприятий. В частности, в г. Южно-Сахалинске Комбинат благоустройства в декабре 1970 г. был реорганизован в Специализированное транспортное хозяйство по санитарной очистке города [10]. Через два года городской ремстройтрест в составе РСУ №1 и Специализированного управления зеленого строительства был передан в ведение Областного управления коммунального хозяйства [11]. В остальных населенных пунктах все вопросы по благоустройству решало одно предприятие – трест, в введении которого находились комбинаты благоустройства. Последние выполняли функции по реконструкции и благоустройству улиц; строительству водопровода, канализации, детских и спортивных площадок; ремонту автомобильных, гравийных дорог и тротуаров; озеленению (посадка деревьев, кустарников, цветов, посев газонов); ремонту и покраске фасадов зданий и строительству теплосетей.

В целом, при участии общественности были благоустроены тротуары на улицах Краснодарской, Вокзальной, Станционной, Матвеевской, ст. Хабаровск-2 и других, заасфальтированы территории предприятий Винзавода и Вокзальной площади, гравийные дороги по улицам Черноморской, Алтайской, Пожарской, Лазо, Железнодорожной. В ходе проведения социалистического соревнования в честь 50-летия Октября в

Кировском районе г. Хабаровска были построены 17500 м^2. кв. дорог и тротуаров (при плане 14300 м^2), выполнен капитальный ремонт бетонных дорог и тротуаров 27330 м^2 (план – 19 тыс. м^2). При плане 9100 м^2 ремонт гравийных дорог и тротуаров был выполнен в объеме 15273 м^2, произведена реконструкция сетей уличного освещения в количестве 140 точек (по Тихоокеанскому шоссе, улицам Советской, Серышева, Запарина), обустроены 11 пешеходных мостов, построены 16 детских площадок и отремонтированы 40 спортивных площадок на жилмассивах заводов «Дальдизель», им. Орджоникидзе и 2 – на жилмассивах Речного порта и общежития завода «Дальдизель». Все районы города успешно справились с выполнением планов по благоустройству и озеленению на закрепленных за ними территориях. В результате, по итогам социалистического соревнования по благоустройству среди городов Российской Федерации г. Хабаровску за II квартал 1968 г. было присуждено I место и переходящее Красное Знамя Совета министров РСФСР и ВЦСС.

Вместе с тем, депутатами городских (районных) Советов обращалось внимание на низкое качество строительства и ремонта дорог, неудовлетворительную уборку улиц, площадей от снега, неполное использование техники, неудовлетворительный уход за зелеными насаждениями, что не способствовало их сохранности. Указанные недостатки являлись следствием слабого контроля и недостаточной требовательности к отдельным руководителям предприятий, ведомственных организаций со стороны горисполкомов (райисполкомов), их управлений – жилищного и коммунального хозяйства, органов милиции и санитарного надзора.

Качество дорог населенных мест определялось в соответствии с Методическими рекомендациями по системе контроля и управления качеством в городском дорожном хозяйстве РСФСР. Согласно требованиям Положения о паспорте предприятия дорожного хозяйства (утв. Приказом Минжилкомхоза РСФСР от 22.11.1982 г. №590), о всех замечаниях производилась запись в Паспорт предприятия.

Городские дороги, мосты, тротуары и другие дорожные сооружения занимали основное место в составе фондов городского благоустройства. На их строительство (реконструкцию), ремонт и содержание направлялись до 70% средств, выделяемых из бюджета на благоустройство городов. Организация производственно-хозяйственной деятельности предприятий дорожного хозяйства являлась не менее важным направлением в секторе городского хозяйства благоустройства. Улучшение организации дорожных работ заключалось в повышении уровня плановой работы в использовании материально-технических, трудовых и финансовых ресурсов.

Свою деятельность предприятия дорожного хозяйства отражали в трех балансах: ремонтно-строительном (строительство, реконструкция и капитальный ремонт дорожных сооружений), коммунальном (эксплуатация дорожных сооружений) и промышленном (АБЗ, карьеры и другие предприятия вспомогательного производства). Результаты по итогам

экономического анализа обязательно учитывались при планировании. В ходе анализа выявлялись причины возникавшего удорожания ремонтно-строительных работ, невыполнения плана по отдельным видам работ, а также источники, формирования резерва повышения эффективности производства. Обращает на себя внимание тот факт, что строительство и ремонт дорог в натуральном выражении отставали от выполнения плана по сметной стоимости, и на практике имело место устойчивое удорожание работ. С целью контроля и недопущения злоупотреблений дорожными организациями были введены календарные планы-графики для каждой организации с выделением отдельных объектов в разрезе каждого участка, стоимости работ, с определением даты начала и их окончания. Анализ графиков работ, наряду с выяснением причин отклонения от плановых сроков, позволял установить равномерность распределения работ по календарным срокам, что служило мерами профилактики от нарушения графиков (простои вследствие несвоевременного оформления технической документации, недостатка рабочей силы, отсутствия материалов, механизмов и др.). Кроме того, при анализе выявляли реальную дату утверждения титульного списка объектов и своевременность выполнения подготовительных работ (техническое обследование, утверждение проектно-сметной документации, заключение договоров, оформление финансирования), а также степень обеспеченности необходимыми ресурсами. Выполнение производственных программ предприятиями в значительной степени зависело от обеспеченности организации машинами, механизмами и от эффективности их использования. Важным показателем использования имевшегося в дорожной организации машинного парка служил коэффициент технической готовности, определяемый отношением количества технически исправных машин.

К середине 1980-х гг. дорожные организации Дальнего Востока РФ уже располагали техникой, позволявшей механизировать процесс работ по содержанию дорог. На их вооружении находились автогрейдеры, бульдозеры автогудронаторы, тракторы, катки и другая техника. Однако на практике нередко встречались случаи, когда технику использовали неудовлетворительно как по времени, так и по мощности (простои по различным причинам), или отвлекали для других работ. На Дальнем Востоке РФ отмечалась неравномерная обеспеченность дорожных организаций машинами. Так, наличие мотокатков, как правило, превышало потребность в них (они не использовались на полную мощность в связи с недостаточностью для них объемов работ). В то же время, дорожным организациям не хватало бульдозеров. Такое положение не способствовало эффективности дорожного производства и содержания дорог.

Под контролем местных Советов народных депутатов все учреждения, организации, предприятия, независимо от их ведомственного подчинения, производили замену, перестановку, ремонт и окраску (колерами, согласованными с городским или районным архитектором) всех объектов малых архитектурных форм. На всех зданиях и жилых домах вывешивались и содержались в исправном состоянии номерные знаки, а на зданиях и домах,

выходивших на перекрестки, – таблички с наименованием улицы, переулка, площади и соответствующего номера дома, которые с наступлением темноты освещались. В подъездах или в вестибюлях домов устанавливались указатели: адресов или телефонов жилищно-эксплуатационных участков, дежурного слесаря, аварийных служб, в том числе номера на дверях подъездов и квартир. Входы, лестничные клетки и коридоры, ведущие в квартиры, с наступлением сумерек обязательно освещались.

Организациям, учреждениям и предприятиям, а также гражданам запрещалось производить самостоятельную установку щитов, расклейку газет, реклам, объявлений и плакатов на фасадах зданий, оградах, заборах и других сооружениях. Без разрешения или без утвержденного проекта запрещалось возводить хозяйственные и бытовые строения и сооружения, а также самовольно устанавливать гаражи. За развешивание одежды, белья на балконах, окнах наружных фасадов зданий, в садах, скверах, а также за замену, установку экранов, ограждений, остекление балконов, лоджий или покраску в неустановленный цвет наружных элементов окон, балконных дверей, лоджий и балконов налагались штрафы.

Руководители жилищно-эксплуатационных организаций и другие лица, в непосредственном ведении которых находились домовладения, несли ответственность за то, чтобы приемники для мусора, отбросов и нечистот были плотно закрытыми, находились в исправном состоянии, регулярно очищались и дезинфицировались. Очистку урн от мусора во всех общественных местах производили по мере их наполнения, но не реже 2-х раз в день, включая выходные и праздничные дни. Работы выполняли работники тех предприятий, учреждений и ведомств, на территории которых находились урны. Предприятиям, учреждениям и владельцам частных домов категорически запрещалось собирать, хранить, сжигать и обезвреживать мусор на дворовых территориях и улицах с нарушением санитарных норм.

В городах, рабочих, курортных поселках и сельских населенных пунктах уборку и мойку тротуаров, набережных, площадей и других мест общественного пользования, а также вывоз мусора осуществляли с 24 часов до 7 часов утра, при необходимости производилась дежурная подборка мусора и в течение дня. Руководители и должностные лица транспортных организаций, водители которых допускали свалку грунта и мусора вне отведенных для этих целей местах, принимали меры к уборке грунта, мусора за счет организации. В случае невозможности установить виновников возникновения стихийных свалок к их ликвидации привлекались организации, за которыми закреплялась данная территория.

Ответственность наступала за: самовольно выстроенные и установленные гаражи предприятиями и частными лицами; складирование (свалку) в неотведенных местах или на газонах стройматериалов, промышленных отходов и бытового мусора без разрешения; загрязнение улиц и дорог мусором, сыпучим строительным материалом; самовольное разрытие или невосстановление участка после выполнения работ по истечении установленного срока. Наличие открытых люков на теплотрассах,

сетях водопровода, канализации и связи служило основанием для привлечения должностных лиц к ответственности. Несвоевременная очистка и дезинфекция приемников нечистот также влекла за собой штраф.

Штрафы за нарушение правил содержания территорий, улиц, дорог и объектов внешнего благоустройства налагали за: несвоевременную уборку территории (подъездных путей, дорожных покрытий, тротуаров, скверов, газонов) и очистку тротуаров от снега (по истечении 2-х суток после выпадения осадков), уборку остановок общественного транспорта («карманов»). На владельцев собак, кошек, крупного рогатого скота, свиней, коз, овец, птиц, допустивших загрязнение последними мест общего пользования в жилых домах, а также дворов, тротуаров, улиц, налагали штраф на: граждан – до 10 руб., должностных лиц – до 50 руб. (Правила содержания собак и кошек в городах и других населенных пунктах РСФСР, утвержденные Министерством ЖКХ РСФСР, Министерством сельского хозяйства РСФСР, Министерством здравоохранения РСФСР, Министерством юстиции РСФСР и Правлением Роспотребсоюза от 3.07.1981 г.).

Поломка заборов, ограждений газонов, отсутствие пешеходных переходов в местах разрытия, затруднявшие подходы к зданиям и сооружениям, несоблюдение технологии при восстановлении нарушенного благоустройства, повлекшее за собой снижение качества и срока службы объектов подземных коммуникаций и объектов внешнего благоустройства (при капитальном ремонте и реконструкции со сметной стоимости объекта и аварийных работах), а также несвоевременная ликвидация аварий на сетях водопровода, канализации, теплосетях, повлекших за собой нарушение благоустройства: а) затопление холодной водой дорожных тротуаров, газонов без их разрушения/ с разрушением; б) затопление горячей водой дорожных покрытий, тротуаров, газонов без их разрушения/ с разрушением; в) затопление канализационными водами дорожных покрытий, тротуаров, газонов, кюветов без разрушения/с разрушением; г) затопление дворовых территорий, подвалов; д) затопление газонов и кюветов с образованием наледей; е) затопление тротуаров с образованием наледей; ж) затопление дорожных покрытий с образованием наледей на участках без автобусного/с автобусным движением без нарушения/с нарушением движения, – относили к негативным последствиям для благоустройства, за которые была предусмотрена административная и материальная ответственность на виновных и должностных лиц.

Главное управление благоустройства и озеленения городов в Письме Министерства ЖКХ РСФСР от 23.12.1988 г. №11-3-7/29 д «О внедрении новых технологий, рекомендаций и методических указаний» сообщало, что научно-исследовательскими организациями системы Минжилкомхоза РСФСР «… разработаны составы асфальтобетонных смесей с различными добавками, являющимися отходами промышленности». Физико-механические свойства смесей по основным параметрам превышали показатели ГОСТов и позволяли в 2 раза увеличить межремонтный срок действия дорожных покрытий. В соответствии с требованиями органов

Госстандарта, для осуществления выпуска асфальтобетона, отличавшегося по составу компонентов от предусматриваемых ГОСТом, были разработаны и утверждены Технологические регламенты, действие которых приравнивалось к Техническим условиям. В 1989 г. дорожные организации получили Методические указания по расчёту выбросов загрязнявших веществ в атмосферу на АБЗ системы Минжилкомхоза РСФСР, утверждённые Госкомгидрометом СССР, что позволило определять уровень запылённости территорий, прилегавших к АБЗ, и принимать своевременные меры по созданию экологически чистой обстановки. Внедрение новых технологий способствовало улучшению технического состояния дорожных покрытий в городах РСФСР и сокращению капитальных затрат на их ремонт и содержание. С целью обеспечения кадрами в техникумах, вузах системы жилищно-коммунального хозяйства увеличили набор и качество подготовки специалистов отрасли.

Однако, несмотря на принятые меры, усиление со второй половины 1980-х г. застойных явлений в экономике городов Дальнего Востока РФ оказало негативное влияние на деятельность муниципальных предприятий в сфере ЖКХ, особенно на объектах «Горводоканала», тепловых сетей, которыми из-за дефицита финансовых средств не выполнялись условия и требования, зафиксированные в ордерах на производство основных и благоустроительных работ. Технические инспекции городов и районов практически прекратили контролировать соблюдение Правил благоустройства и применять меры материального и административного воздействия к нарушителям. Жилищно-коммунальные органы, выступавшие заказчиками на работы, свои функции выполняли неудовлетворительно. Государственные комиссии стали допускать приёмку объектов в эксплуатацию с недоделками. Закрепилась практика невключения в состав комиссий работников эксплуатационных служб. Средства на ремонт и содержание объектов внешнего благоустройства выделялись незначительные и только с учетом острой необходимости, ускоряя их технический износ. Со второй половины 1980-х гг. средств на благоустроительные работы стало выделяться значительно меньше, и целевые работы по внешнему благоустройству территорий городов Дальнего Востока РФ были прекращены.

С переходом на рыночные отношения специализированные предприятия в сфере благоустройства без льгот по налогообложению при отсутствии прибыли работать уже не могли, требовался новый подход к управлению сектором благоустройства местного хозяйства, особенно в городах.

Литература и источники:

1. Бюллетень Дальревкома от 11.04.1924 г. № 12 (95) // Бюллетень НКВД. – Чита, 1924. – № 16. – Ст. 86. – С. 340.

2. ГАХК. – Ф. Р-137. – Оп. 4. – Д. 61. – Л. 343 – 345.

3. ГАХК. – Ф. П-2. – Оп. 1. – Д. 61. – Л. 21.

4. ГАХК. – Ф. П-30. – Оп. 1. – Д. 24. – Л. 24.
5. ГАХК. – Ф. П-30. – Оп. 1. – Д. 4. – Л. 282.
6. ГАХК. – Ф. Р-137. – Оп. 4. – Д. 61. – Л. 343 – 345.
7. ГАХК. – Ф. Р-1766. – Оп. 1. – Д. 13. – Л. 38 – 43.
8. ГАХК. – Ф. Р-1754. – Оп. 1. – Д. 178. – Л. 65 – 69.
9. ГАХК. – Ф. Р-904. – Оп. 10. – Д. 691. – Л. 66 – 107.
10. ГАСО. – Ф. 53. – Оп. 25. – Д. 4018. – Л. 80.
11. ГАСО. – Ф. 53. – Оп. 25. – Д. 4570. – Л. 72.