



# ДАЖЕ «ДЖИПЫ» ТЕРЯЮТ БАМПЕРЫ

НА МАРШРУТАХ РЕЙСОВЫХ АВТОБУСОВ В ИРКУТСКОЙ ОБЛАСТИ,  
ПО КОТОРЫМ ПРОЕХАЛ НАШ КОРРЕСПОНДЕНТ

**Столичным журналистам в регионах, как правило, стараются показать все хорошее. А про негатив и проблемы не любят говорить. И при этом оправдываются, мол, что «сор из избы выносить» ведь «проблемы наши, так и решать их нам самим». Оно и понятно, ведь не хочется руководителям «прославиться» на всю Россию, да и за ее пределами, в том числе и в странах ЕАЭС, через отраслевой журнал, коим является наше издание.**

*Одной из задач журнала «Дороги и транспорт», который является официальным печатным органом Союза транспортников России и комитета Торгово-промышленной палаты по транспорту и экспедированию, является объективное освещение положения дел на местах. Это – требование Редакционного совета журнала, председателем которого является президент СТР, первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по транспорту, член экспертного совета Народного фронта Виталий Борисович Ефимов. Впрочем, разве нужны подобные требования? Нести правду людям, помогать им в решении проблем – обязанность каждого порядочного журналиста, вернее, веление его души.*

*Чего греха таить, много еще проблем в дорожной отрасли страны, много дыр и ям в дорожной политике, на латанье которых, выбрасываются миллиарды, но, увы, результаты пока оставляют желать лучшего. Как бы это грустно не звучало, но придется признаться, что не решена еще вечная проблема России. А раз так, то и миссия наша продолжается.*

Кто лучше пользователей может знать о состоянии дорог? Ведь они, преодолевая каждый день десятки километров, на себе ощущают все прелести наших

трасс, а потому могут дать объективную оценку деятельности, как дорожников, так и руководства региона, города и административных образований. Поэтому, исходя из поговорки «лучше один раз увидеть, чем сто раз услышать», я сажусь в рейсовый автобус «Иркутск – Усть-Куда». Маршрут я не выбирал специально, водитель, с которым я начал беседу, отвечая на один из вопросов, просто пригласил меня: «А что рассказывать, поехали вместе с нами, сами все увидите».

И вот мы в автобусе. Пассажиров немного, по крайней мере, всем хватило сидячих мест. Стараюсь не отвлекать водителя, только изредка делюсь впечатлениями. Все внимание – на дорогу, на Александровский тракт. Трещины, словно паутина, разрывают ее во всех направлениях. При этом, ширина их в некоторых местах достигает нескольких сантиметров. Невооруженным глазом видна колеиность. Правда, ямочность небольшая. Но чем дальше отъезжаем от Иркутска, тем хуже становится состояние трассы. А когда сворачиваем из тракта на дорогу, ведущую на Усть-Куду, картина резко меняется. Наш автобус начинает вилять из стороны в сторону, чтобы объехать огромные ямы, некоторые из которых занимают всю полосу движения. При этом водитель вынужден выезжать на «встречку». Нарушает правила движения он осознанно, а иначе никак, по своей полосе нет дороги.

**– Каждый день вот так и ездим на свой страх и риск, – негромко комментирует водитель. – Сейчас сухо, еще можно как-то проехать. А в слякоть и дождь не то, что ямы, самой дороги не видно. Провалишься, потом машину неделю ремонтируешь. Надеемся и ждем, когда, наконец, это направление приведут в порядок.**

А я подумал про себя, вот бы в этом автобусе по маршруту «Иркутск – Усть-Куда», хоть разочек прокатиться чиновникам Иркутской области, от которых зависит судьба этой дороги, уверен, вмиг решились бы все проблемы. Потому что такую тряску не каждый выдержит, да и жить хочется же!

Следующим маршрутом, куда я отправился, стал поселок Плишкино. Раньше этот населенный пункт относился к административной территории города Иркутска, но в 2005 году был передан в Иркутский район. Ехать нам пришлось недолго. Сначала по дороге с асфальтобетонным покрытием. Обилие «заплаток» ненавязчиво свидетельствовало о том, что трасса нуждается в ремонте.

– Ямы «залатали», и то хорошо, – улыбается водитель. – А то мы с автобусом вместе вальс «танцевали» бы. Но дальше будет хуже.

И точно, только проехали дачные поселки, и дорога словно обрывается. О ней напоминают лишь редкие проплешины асфальта. Гравийное покрытие давно не обновлялось, поэтому за автобусом пыль столбом стоит.

– Вот так и едешь в неведении, хватаясь за сердце и переживая, – с тревогой сообщает водитель. – Иногда жду по несколько минут, когда осядет пыль и появится видимость. Да, теряю время, но это ерунда. Боюсь, что в ожидании светлого будущего, могу «проморгать» заднюю часть родной техники. Ведь нет никакой гарантии, что кто-то уж очень смелый и спешащий, не протаранит тебя. В любой момент может случиться непредвиденное, ведь ничего не видно из-за пыли. По этой причине и аварии здесь случаются.

– Да тут хотя немного гравия, если уж не асфальт, об этом и не мечтаем, – в сердцах восклицает пожилой мужчина-пассажир. – Неужели жизни простых людей ничего не стоят для наших чиновников?

Такой вопрос мы тоже бы хотели задать ответственным товарищам.

Не отвечающие элементарным требованиям маршруты, можно увидеть и на других направлениях области. Например, «Иркутск – Бургаз», протяжен-

ностью около 70 километров, на Качукском тракте неплохо, можно ездить. Но здесь все перечеркивает 10-километровый разбитый участок от Хомутово до Оёка. Ямы заделывают, правда, сразу вместо ям вырастают бугорки. Тут может быть одно объяснение – некачественная работа непрофессионала. Видимо, не суждено проехаться по ровным дорогам жителям Бургаза.

– А пассажиры как реагируют? – спрашиваю я водителя автобуса «Иркутск – Бургаз».

– У нас народ ко всему привыкает, – машет рукой он. – Говорят, хоть дорога, какая-никакая, есть – ездить можно. Вот и трясемся мы по этому участку.

Ответ, как видим, исчерпывающий. Привыкли у нас люди к плохим дорогам, а потому радуются тому, что из деревни хоть выехать можно круглогодично. В нашей стране всегда рассуждают исходя из худшего: «У нас еще хорошо, а вот в соседней деревне вообще асфальтовой дороги нет. Весной не выбраться никуда. Им-то каково приходится?»

Следующий мой собеседник – водитель автобуса по маршруту Иркутск – Карлук.

– Выезд из города в районе Марата – один из трудных участков, – рассказывает он. – Улицы разбитые, часто «пробки» бывают. Дальше дорога нормальная. Проблемы начинаются, когда въезжаем в Корлук. Там часть дороги заасфальтирована, а часть, примерно километра два, в гравийном покрытии. Вот эта «гравийка» и доставляет нам хлопоты. Мне кажется, что до этой дороги никому нет дела.

**Никто этот участок не ремонтирует месяцами. Поэтому он разрушается, ямы становятся все больше, колея все глубже. И наступает момент, что даже у «джипов» бамперы срывает на «гравийке». А нам как быть?**

У нас в контракте написано, что мы должны ездить по маршруту. Но в то же время, мы отвечаем за безопасность пассажиров. И когда видим, что дорога уже абсолютно непригодна для движения, отказываемся доезжать до конечного пункта. Проходит день-два, люди начинают проявлять недовольство. И чтобы успокоить народ, присылают грейдер. Но тот чуток подравняет особо опасные места, и все на этом. А надо бы эти два километра асфальтом покрыть. Тогда никаких проблем не было бы. Если денег на асфальт не хватает, то хотя бы заново гравием засыпать нужно, чтобы можно



было что равнять. Только не знаю, когда до Карлука руки у дорожников дойдут.

Вы знаете, что в этом рассказе меня больше всего поразило? Нет, не плохое состояние трассы. Прямо скажем, в России еще достаточно «убитых» дорог. Поразило отношение водителей к своим обязанностям. Вернее, ответственность за жизни людей. Ведь они отказываются ехать по плохому участку, дабы не подвергать пассажиров опасности! Это ПОСТУПОК! Ведь получается, что только они борются за безопасность пассажиров, пусть даже нарушая свои контрактные обязательства. К сожалению, этот вопрос не волнует ни местную администрацию, ни руководство района, ни чиновников повыше, ни работников министерств. Никому дела нет до этих злополучных двух километров. И не было бы дела, если не поступок водителей. Не ведают ответственные лица, что водители, в буквальном смысле, спасают их не только от потери должности, но, быть может, и от мест не столь отдаленных. Ведь не дай бог, если вдруг перевернется автобус, пострадают люди и начнется расследование, то полетят чиновники со своих кресел, а то могут и за «решеткой оказаться». И такие протесты: водителей, отказывающихся от поездки по злополучным и опасным дорогам – с одной стороны, и населения деревень, требующих своего законного права – с другой, должны все-таки заставить руководителей дорожно-транспортного комплекса Иркутской области взяться за улучшение состояния дорог, пока не случилось непоправимое.

**Беседуя с водителями, с пассажирами, я пришел к выводу: в изменения к лучшему народ здесь не верит. Столько лет они ездят по этим дорогам, которые разрушаются из года в год. И ни разу не видели, чтобы власть местная или областная приняла какие-либо меры. Не верят люди, что их слова дойдут до высокого руководства, которое знает о катастрофическом положении отдельных дорог, но не предпринимает ничего. Кто виноват в этом массовом безверии? Это – третий вопрос ответственным чиновникам Иркутска.**

В дорожных изданиях работаю уже давно. Поэтому хорошо знаком с проблемами отрасли. Предвижу все оправдания и возражения. Понимаю: средств дорожного фонда недостаточно, чтобы привести все дороги области в нормативное состояние. В то же время, в соответствии со словами губернатора

области Сергея Ерошенко, объем ассигнований дорожного фонда на 2015 год запланирован в размере 7 млрд 905,9 млн рублей. Зная положение в других регионах, могу сказать, что это значительная сумма. При этом, в некоторых субъектах РФ, часть средств дорожного фонда в этом году направляется на решение социальных проблем. Здесь же почти 8 млрд рублей по целевому назначению выделяются на дорожную отрасль. Поэтому грех жаловаться на недостаточное финансирование. А вот об эффективном использовании средств надо бы подумать. Быть может, стоит проверить и проанализировать состояние автодорог региона, по которым проходят автобусные маршруты? И на основе результатов мониторинга принять решение о ремонте самых необходимых участков. Ведь по этим маршрутам едут не только рейсовые, но и школьные автобусы. И это только один из путей решения проблемы.

В заключение хочу повторить, что я не выбирал специально маршруты автобусов. Беседовал и проехал по дорогам с теми водителями, которых встретил на автостоянке. Резюмируя написанное, вспомнил, что во время бесед с дорожниками, кто отрыто, кто завуалировано говорили о том, что в дорожном хозяйстве области не все гладко. К примеру, большую часть заказов на проведение ремонтно-строительных работ на автодорогах регионального значения выигрывает ОАО «Дорожная служба». Я понимаю, когда генподрядчиком на содержание дорог может выступить одна компания. А вот с монополией на строительство, реконструкцию, капремонт и ремонт, встречаюсь впервые. Может и в этом кроется причина имеющихся недостатков в дорожном хозяйстве области?

Хотел я после своих путешествий по местным дорогам, получить ответы на накопившиеся вопросы. Но не тут-то было. С министром строительства и дорожного хозяйства Мариной Садовской встретиться не удалось, хотя я специально для этого, продлил командировку. Директор «Дирекции автодорог» Виталий Шишмарев уделил мне минут пятнадцать, а затем сказал, что все вопросы необходимо обсудить с ОАО «Дорожная служба», которое является основным генеральным подрядчиком на региональных автодорогах. Но, несмотря на мои неоднократные попытки, руководство ОАО «Дорожная служба» наотрез отказалось от встречи. Почему? Наверное, есть им что скрывать, раз не идут на откровенный разговор... ■

**Камил ЖАББАРОВ**

