

Две беды в России...

... дураки и дороги.

Наверное, российские дороги - самая лучшая иллюстрация российского менталитета. Нигде в мире так плохо не относятся в главным артериям цивилизации - к дорогам. Хотя, конечно, нет худа без добра - именно дороги в сочетании с зимой остановили Наполеона, именно на наших дорогах застряли бензовозы для танков Гудериана, и, кто знает, если бы не распутица, какой сейчас была бы наша история...

Плохое отношение к дорогам уходит корнями в глубь нашей истории. В России никогда не было хороших дорог. Ни один император не ставил своей целью строительство дорог. Железные дороги - да. Аэродромы - да. Новые каналы для судоходства - да. А шоссейные дороги - нет. Почему? Непонятно. Может быть, всему виной традиционный русский "авось"? Мол, лошадь есть, телега есть, а там пусть нелегкая вывозит?

Впрочем, лошадь действительно вывозила. В ситуации с плохими дорогами лошадь однозначно лучше автомобиля - во-первых, она живая и умная и сама смотрит, чтобы не скакать по колдобинам. Во-вторых, у нее четыре ноги, что в сочетании с четырьмя колесами телеги дает практически вседорожник. Ну и наконец в случае безнадежного застревания лошадь можно попросту выпрячь, а телегу вынести на руках...

Шутки шутками, а во многих российских деревнях и по сей день предпочитают лошадь, а не авто. Ситуации, когда в непролазной грязи тонут тракторы - не редкость в российской глубинке.

С появлением автотранспорта в России, а затем в СССР власти были вынуждены прокладывать асфальтированные дороги. Однако... это вездесущее "однако" и здесь не заставило себя долго ждать.

Как строят дороги, например, в Америке? Естественно, по капиталистическим принципам. То есть пишут бизнес-план лет на сто вперед, считают деньги, а потом прокладывают дорогу так, чтобы не надо было еще ближайщие пару веков тратиться на ремонт, асфальтирование, профилактику. Правда, получается дороговато, но в конечном итоге очень выгодно.

В России все совсем наоборот. Семьдесят лет жизни в условиях социалистического соревнования и интенсификации производства породили специфический подход как к строительству вообще, так и к строительству дорог в частности. Наверное, не нужно иметь семь пядей во лбу, чтобы понимать, что дорога, треть которой построена "на сэкономленном сырье и материалах", будет служить не сто лет, а от силы год-два...

Во-первых, дороги в России плохо проектируются. При проектировании дороги главный инструмент - нивелир, по данным которого строится профиль дороги. При этом главный критерий - не безопасность, не надежность, а экономия материалов. Что получается - несложно увидеть, проехав по трассе Иркутск-Слюдянка. "Тещин язык" - проклятье иркутских шоферов - можно было бы ликвидировать. Правда, для этого нужно было бы потратиться на дополнительную насыпь, выемку грунта - в общем, потребовались бы дополнительные расходы. Что, конечно, а тех условиях (дорога строилась уже при советской власти) никто бы не разрешил. Как мы иначе будем бороться с трудностями и преодолевать их, если сами себе их не создадим?

Во-вторых, дороги в России плохо строятся. И это - следствие многих причин. Плохого проектирования. Плохих строительных материалов (экономить надо). Высоких темпов строительства (отчитаться, получить премиальные, а там хоть трава не расти). Чисто советского метода приемки работ (главное - получить нужную подпись, любыми способами). М-м-м... мягко говоря, приписками - а грубо говоря, повальным воровством. У кого самые шикарные дачи и коттеджи? Правильно, у начальников различных строительных организаций... Ну, и, конечно, самое главное - отсутствием материальной заинтересованности. Какая бы дорога в России не была - хорошая ли, плохая ли - она не будет приносить деньги. Никак.

В третьих, дороги в России неправильно эксплуатируются. Нельзя на такие плохие дороги давать такие высокие нагрузки. А что делать? Вводить ограничения на вес грузовых автомобилей? Хе-хе, ну давайте введем их на трассе Иркутск-Улан-Удэ... Это ведь единственная (не считая БАМа) трасса, соединяющая запад

России с востоком...

В четвертых, в России местное начальство как-то традиционно мало заботится о дорожном строительстве. В самом деле, построить новый дом - затраты не намного большие, чем на хорошую дорогу, а пользы (в том числе и материальной) с виду гораздо больше...

Никто не считал, на какие суммы по всей России ежегодно обходится ремонт разбитых на наших дорогах автомобилей. Даже вездесущая статистика, которая, казалось бы, знает все, не может ответить на этот вопрос. А между тем суммы должны быть заоблачными. Средний японский автомобиль (которых в Иркутске, наверное, не меньше половины от числа всех авто) через 10 тысяч километров по нашим дорогам (а это месяца три-четыре приличной езды) требует ремонта долларов на 50-60. А раз в год - на все 100-200. 300 бакалоидов (минимум) псу под хвост с каждой машины - не многовато ли? Ага! - злорадно скажут в этом месте поклонники российской техники. И зря скажут. Во-первых, на фоне абсолютно низкого качества русских автомобилей японки и другие иномарки худо-бедно, но тянут экономику России. Во-вторых, владельцу какой-нибудь "пятерки" тоже стоило бы обобщить стоимость всех запчастей, ремонтов, смазок и просто потраченного времени в течение года на его ненаглядную машинку - цифра выйдет тоже не слабая для семейного (и российского по большому счету) бюджета.

Впрочем, ни считать деньги, ни смотреть в будущее в нашей стране никогда не умели и при нашей жизни вряд ли научатся. Зато умеют красиво демонстрировать достижения.

На третий день пасхальной недели иркутяне (в том числе и я) были просто шокированы совершенно невероятным зрелищем. По центральным улицам, разбитым, с выбитым асфальтом, усеянным ямами, заметенным пылью, песком и мусором, шествовала целая кавалькада. Впереди ехал трактор "Беларусь", поднимающий в воздух всю пыль и грязь. Следом за ним ехала шикарная импортная машина ДЛЯ МЫТЬЯ УЛИЦ "Scania" и действительно МЫЛА УЛИЦУ! А следом шли еще три трактора и поднимали в воздух остатки пыли.

После этой процессии на улице Ленина осталась узкая свежeweымытая полоска, которая через пол-часа стала уже не видна. А я задумался - сколько стоит эта, совершенно бессмысленная на наших дорогах, машина? И сколько стоит эта процедура мытья улицы? И не лучше ли было на эти деньги заасфальтировать хотя бы центр города? Ведь поездки по нашему историческому центру - это целое ралли, которое по силам не каждому шоферу...

Кстати, интересный вопрос - где деньги, Билли? В бюджете области выведена совсем не слабая цифра на ремонт и обслуживание автодорог. С населения регулярно снимаются соответствующие налоги. И где они, эти деньги? Вот та узкая полоска, которую целую неделю асфальтировали на улице Карла Маркса - это все эти деньги? Я ежедневно по пути на работу прыгаю на своей машине сразу на трех канавах поперек дороги - на углу Карла Либкнехта и Советской, на Джамбула и на Второй железнодорожной - и делаю это уже минимум три года. Сколько подвесок угроблено на этих канавах? Неужели их так сложно заделать?

Даже если допустить, что денег катастрофически не хватает - ладно, пусть не хватает. А где их, в таком случае, взял покойный красноярский губернатор Александр Лебедь? За три года ВСЕ дороги в Красноярском крае были доведены до европейского уровня. Значит, есть такие возможности?

А кто, собственно, мешает? Давайте построим хай-вэй хотя бы от Иркутска до Слюдянки. Платный. Прямой. С минимальной скоростью 100 км/час. Дорого? Ну давайте посчитаем. Допустим, один метр такой дороги стоит 100 долларов (честно скажу - я не великий специалист в сметных нормативных дорожников). От Иркутска до Слюдянки - 100 километров. Итого - 10 миллионов долларов. Да, это цифра. Однако. Допустим, проезд по такой дороге будет стоить 2 доллара (63 рубля). Много найдется шоферов, которые согласятся поберечь время и подвеску, а главное - обезопасить себя от прелестей существующей трассы (один "тещин язык" погубил не один десяток машин) и заплатить эти весьма небольшие деньги за проезд? Наверное, много. Сколько машин ежедневно проезжает по этой трассе? Сотни две минимум. А на самом деле, наверное, все три-четыре. Пусть будет двести. Это 400 долларов в день. 146 тысяч в год. За 68 лет эта дорога полностью окупится и начнет приносить доход. Долго? Для подобных инвестиций вполне нормальный и даже маленький срок...

Остается вопрос - где взять деньги? Ну-у-у... вопрос, конечно, интересный. С одной стороны, сумма немалая. С другой, если прикинуть, например, сколько наши депутаты и прочие выборные люди тратят каждый раз на собственные выборы - вроде и не такая уж большая...

👍 Порекомендовать текст

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)
- [Джем](#)
- [ВКонтакте](#)
- [Одноклассники](#)

Связаться с редакцией Бабра в Иркутской области:

irkbabr24@gmail.com

Автор текста: **Артур
Скальский.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)
Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь
Телеграм: [@bur24_link_bot](#)
эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова
Телеграм: [@irk24_link_bot](#)
эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская
Телеграм: [@kras24_link_bot](#)
эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская
Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)
эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин
Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)
эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

Прислать свою новость

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"
Телеграм: [@babrobot_bot](#)
эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)