



Там, где кончается асфальт

Около 400 километров проезжих дорог, связывающих колхозы и совхозы, ведущих в деревни и сёла, в школы и клубы, насчитывается в Переславском районе Ярославской области. В основном это щебёнка, грунтовка, реже гравийные, берущие своё нелёгкое начало там, где кончается асфальт.

До малых подробностей, до коварных ухабов и рытвин знакомы дороги эти здешним водителям. Водителям дирекции кинофикации тоже. Колесят по ним в любое время года мои собеседники — Александр Гаранин и Игорь Зуйков. Летом езда сносная. А вот весной, осенью, зимой, если чуть непогодится, хлопот не оберёшься.

Как заколдованное место, вспоминают оба водителя деревню Кичибухино — центральную усадьбу колхоза «Правда». Наверное, полгода в году встаёт преградой на их пути разбитая донельзя дорога, которую и дорогой-то не назовёшь. Доставить в здешний клуб киноленту подчас проблема. Клуб уж вот он, почти рядом, какой-нибудь километр-полтора, а к нему не проедешь. Вот и приходится железные коробки — на себя и, увязая по колено в грязи, продолжать путь пешком. А бывает, и пешком не пройдёшь. Тогда оставляется груз на обочине: придёт трактор — заберёт.

— Между прочим, — невесело улыбаются водители, — так и молоко с фермы приходится вывозить. Вроде как на перекладных.

Какой-нибудь километр-полтора... Удивишься только, что далеко не безбедное хозяйство никак не удосужится своими силами отремонтировать этот злополучный участок. А есть в районе места, куда кинофикаторы вынуждены, опасаясь непогоды, завозить с запасом сразу по 5—6 картин (скажем, село Дубровицы), места, откуда вовремя новую ленту вывезти они не могут и в соответствии с законом платят прокатчикам положенную неустойку.

Не такая уж глухомань — посёлок Кухмарь. Здесь, в живописных местах, на берегу озера, много пионерских лагерей. А вот дорога одна, никудышная, разбитая снующими взад-вперёд могучими лесовозами. Пройдёт дожидчик — и отдыхающим здесь ребятам даже питание вовремя не доставишь.

Обо всём этом я напоминаю Юрию Ивановичу Овчинникову, начальнику дорожного ремонтно-строительного управления.

— Что ж, такое бывает. Хозяйство наше всё растёт, а большинство дорог так и остаются прежними — грунтовыми с гравийным покрытием, щебёночными. Во времена гужевого транспорта или, скажем, стареньких «зисов» это было нормально. А сейчас идут большегрузы, трактора. Вот и не выдерживают дороги.

Где же выход?

Правильно рассуждает по этому поводу Овчинников: во-первых, наладить своевременный уход за уже существующими дорогами. Во-вторых, строительство новых, внутрихозяйственных. Но строительство с неукоснительным соблюдением всех современных требований. Только тогда будут они служить долго, выдержат и нагрузку любую, и непогоду.

И неспециалист скажет: для этого нужна дорожникам соответствующая техника. Конечно. И особенно самосвалы. Но вот, по скромным расчётам, к примеру, районному ДРСУ их надобно хотя бы двадцать. А в наличии всего семь, половина из них давно уже отслужила положенный срок.

Не меньшее значение имеют заготовка и вывозка на места строительства и ремонта необходимого материала — песка, щебня, гравия. И тут вторая проблема у переславцев. Где их взять?

Да что там район. В масштабе всей области Ярославской дела в этом отношении далеко не благополучны. 300 тысяч кубометров стройматериала было недополучено в минувшем году за счёт местных ресурсов. Особенно плохо обстоят дела в Большесельском, Любимском, Первомайском районах. В Некрасовском вывозка материала составила всего 44 процента от плана, в Тутаевском — половину. И, наверное, в этом одна из причин того, что задание по вводу дорог с асфальто-бетонным покрытием было реализовано по области лишь на 60 процентов.

Прошло немало времени с тех пор, как Президиум Верховного Совета РСФСР принял указ, который обязал все организации, предприятия, колхозы и совхозы принимать конкретное участие в ремонте и строительстве дорог.

И что же?

Как отмечалось на недавней сессии облисполкома, «отношение к этой важнейшей задаче часто равнодушное, иждивенческое, безответственное». Председатели райисполкомов, руководители хозяйств во все двери стучат с просьбами резко увеличить строительство дорог, о неплановом выделении транспорта, техники, материалов. А сами просители между тем ничего не делают для того, чтобы в меру своих возможностей строить и даже грамотно эксплуатировать дороги.

Взять тот же Переславский район. В прошлом году Купанское торфопредприятие должно было выполнить строительно-ремонтные работы на 8 тысяч рублей. Вклад их оценён всего в 444 рубля. Совхозу «Новое» было запланировано дорожных работ на 3 300 рублей. Руководители хозяйства не затратили на эти цели и копейки. А директор совхоза «Борьба», хозяйства исправного, хорошие дороги которому очень нужны, заявил без обиняков: «Сил и средств на ремонт и строительство у нас нет...»

По здравому рассуждению такие люди рубят, как говорится, сук, на котором сидят. Ведь хорошие дороги — это во многом не только залог успешного решения задач экономических, но и задач социального, культурного развития. Возникает вопрос: понимают ли это в сельских и поселковых Советах? Понимают. Но, планируя объём дорожных работ для своих хозяйств, местные Советы нетребовательны, снисходительны к тем, кто решений этих не выполняет.

Самая распространённая мера наказания в таких случаях — штраф. Но он выплачивается не из своего кармана. Нужны иные меры взыскания, строгий контроль со стороны районных Советов депутатов трудящихся и, конечно же, партийных организаций; включая контроль за теми, кто нарушает правила эксплуатации автомобильных дорог, кто гусеничными тракторами изо дня в день утюжит асфальт, к тем механизаторам, которые (пусть неумышленно) наносят непоправимый вред и без того дышащим на ладан дорогам.

Указ, о котором мы говорили, распространяется и на предприятия, на учреждения. Но если их участие в ремонте и строительстве дорог в минувшем году составило мизерную цифру — всего полпроцента, то в этом пока и того меньше.

Моторный завод ярославского объединения «Автодизель» обязан был выполнить работы на сумму один миллион семьдесят тысяч рублей. И тем не менее ничего не сделал, предпочёл уплатить штраф. Его примеру последовал и рыбинский кабельный завод.

И уж совсем трудно понять, почему такие, казалось бы, заинтересованные организации, как «Ярославльсельстрой» или «Ярославльгражданстрой», смотрят на сооружение и ремонт дорог как на обузу. Первая выполнила задание на одну треть, вторая — меньше чем наполовину.

И, наверное, не стоит удивляться, что, латая чужие дыры, управление «Ярославльавтодор» работает на износ, по-авральному. Может, поэтому и качество дорог в области пока ещё низкое. На 770 километрах, введённых в строй в минувшем году, недоделки оценивались в довольно круглую сумму — 717 тысяч рублей. Думается, что следует обстоятельно проанализировать ошибки и недочёты прошлого года, когда почти половина дорожных организаций области не выполнила плана по строительству дорог новых.

— К сожалению, много, очень много причин, тормозящих ремонт и строительство. Устранение их зависит не только от нас, — замечает начальник ярославского «Сельавтодора» В. Золотарёв. — Факты? Пожалуйста. Первая проблема — обеспечение управления погрузочной техникой. 10 из 22 наших производственных подразделений не имеют ни одного нужного нам экскаватора. Кстати, почти половина имеющихся давно отслужила амортизационные сроки. Однако заявка ярославцев на эти машины будет удовлетворена Министерством автомобильных дорог РСФСР в этом году лишь на одну треть.

Не обойтись, как известно, дорожникам и без самосвалов. Их не хватает. Но в нынешнем году нам не обещают ни одной такой машины. То же с бульдозерами, буровыми машинами.

Не выполняются главком даже заниженные фонды на транспорт. С материалами — камнем, щебёнкой — тоже выкручиваемся сами. О битуме я уж не говорю.

...Телефонные звонки в Москву, письма в министерство, в главк, как правило, результатов желаемых не дают. А, наверное, настала пора строительство и благоустройство дорог не только в Ярославской области — во всём Нечерноземье считать зоной особого внимания.

Конечно, с магистральными дорогами дело обстоит куда проще. Но ведь есть ещё тысячи километров дорог районных, областных, «внутренних», значение которых не менее важно. Вот почему руководителям масштаба районного, областного, республиканского следует всерьёз задуматься над тем, почему дорожные мытарства в Нечерноземье почти всегда сразу же начинаются там, где кончается асфальт.

В. Рыковский,
наш специальный корреспондент.
Ярославль—Переславль-Залесский.