

Скучно читать инструкции. Но без них никуда. Конечно, можно инструкцией пренебречь, но тогда результат любого дела может быть совсем иным, чем тот, на который вы рассчитывали.

Невелика беда, если проигнорировать инструкцию в быту. Ну, испортил новую соковыжималку, в другой раз не будешь таким самонадеянным. А вот если нарушить служебную инструкцию, последствия могут быть гораздо серьезнее. Особенно если она регламентирует деятельность, связанную с безопасностью людей. Зимняя уборка дворовых территорий с применением противогололедного гранулированного реагента (ПГР) как раз является такой деятельностью. В Москве ПГР применяется несколько лет. У большинства жителей отношение к такому средству борьбы с гололедом отрицательное. Люди и хотели бы безопасного пешего передвижения зимой, но только без «химии», от которой портится обувь, гибнет дворовая зелень, страдают домашние собаки и кошки и даже, как оказывается, асфальтовое покрытие.

О ПОЛЬЗЕ СКУЧНОГО ЧТЕНИЯ

Председатель комитета народного контроля Зеленоградского АО, член комитета региональной организации НК Виктория Бережная провела небольшое расследование на тему - неизбежны ли негативные последствия применения ПГР при уборке дворов? И пришла к выводу: они есть, но по одной-единственной причине - рабочие комплексной уборки и работники жилищно-эксплуатационной организации полностью игнорируют инструкцию по применению ПГР, утвержденную первым заместителем мэра Москвы Петром Аксеновым. Какие же несоответствия между пунктами инструкции и практикой уборки дворов в зимнее время в одном из микрорайонов Зеленограда обнаружила Виктория Пантелеймоновна?

Пойдем прямо по пунктам. В пункте 1.5 сказано: «Уборка дворовых территорий с применением гранулированных противогололедных реагентов - хлористого кальция хлоридированного - допускается в следующих случаях:

- при получении от метеорологической службы города официально предупреждения об угрозе возможной чрезвычайной гололедной ситуации;
- для удаления остаточных локальных гололедных образований после проведения снегоуборочных работ».

Обратите внимание на слово «допускается». То есть применение ПГР - мера крайняя, вынужденная. В пункте 1.4 той же инструкции говорится, что «уборка дворовых территорий включает: подметание и сдвигание снега, устранение скользкости, удаление снега и снежно-ледовых образований БЕЗ ПРИМЕНЕНИЯ ХИМИЧЕСКИХ РЕАГЕНТОВ в соответствии с действующими «Правилами санитарного содержания территорий...», утвержденными постановлением правительства Москвы от 9 ноября 1999 года».

Предположим, «чрезвычайная гололедная ситуация» возникла. Инструкция содержит четкие правила применения ПГР, прежде всего - массу ограничений. Так, в пунктах 3.5, 3.6, 4.4, 4.9, 4.12 и 4.13 перечислены те участки дворовых территорий, где ПГР не может применяться ни при каких условиях. Это детские спортивные и игровые площадки, площадки для выгула собак и, что особенно интересно - участки асфальтового покрытия, если возраст его не превышает года. Есть в инструкции и температурные ограничения. Так, если температура воздуха ниже 10 градусов, рекомендуется для борьбы с гололедом использовать мраморную крошку и щебень мелкой фракции. Но это - в теории, иное - на практике.

Виктория Пантелеймоновна как старшая по подъезду несколько лет добивалась ремонта участка ас-

фальта возле подъезда. Наконец летом там уложили свежий асфальт, а уже 18 ноября, при первой зимней уборке, щедро посыпали его ПГР. Прежде чем подписать акт о приемке части дороги, она подошла к специалисту ДЕЗа Любови Чижовой и показала ей инструкцию о применении реагента. Та откровенно призналась: с инструкцией незнакома, а щебня и мраморной крошки в ее распоряжении и вовсе нет. То есть не только этот и другие участки свежеложенного асфальта они намерены обрабатывать ПГР, но и все остальные части дворовых территорий, на которых его применение запрещено инструкцией. Благо его запасено в ДЕЗе № 4 достаточно.

Между тем авторы инструкции подошли к делу основательно и предусмотрели все случаи, когда применение химического реагента может нанести вред экологии горо-

да и здоровью людей. Так, в пунктах 3.5 и 3.6 запрещается укладывать снег и лед, убранный с помощью ПГР, на детских площадках и территориях, прилегающих к ним, приваливать снег и скол льда к стенам зданий и сваливать его на газоны. Определены в инструкции и нормы расходования реагента в зависимости от температуры воздуха. Например, при 4 - 8 градусах мороза - 35 граммов на квадратный метр, при 16 - 20 - 65 граммов. По наблюдениям же Виктории Бережной, территория 10-го микрорайона Зеленограда вне зависимости от погоды обильно посыпается ПГР, очевидно, в целях профилактики.

А вот еще один интересный пункт - 4.9: «Основным требованием при проведении работ по разрушению гололедных образований является... уборка продуктов разрушения». Время действия ПГР - от 15 до 40 минут. То есть по инструкции все должно выглядеть так: дворник вручную или с помощью техники снег расчистил, «локальные гололедные образования» посыпал ПГР и через 30 минут все убрал. Чтобы не затронуть запрещенные участки территории, на каждый микрорайон необходимо составить карту и указать на ней все: детские площадки, территории детских садов, вновь уложенный асфальт. Очевидно, площадь, где можно и нужно применять ПГР, будет в этом случае не так и велика, а негативные последствия - не столь значительны.

Инструкция стоит на страже нашего здоровья и безопасности и даже преграждает путь бессмысленным тратам денег из городского бюджета. Предоставить трудно, сколько денег ежегодно уходит на ремонт и восстановление асфальта, разрушенного зимой ПГР. Но те, для кого инструкция написана и является обязательной к исполнению, не утруждают себя «скучным чтением» и предпочитают действовать на глазок, зато с размахом.

Комитет народного контроля Зеленограда забил тревогу по этому поводу и послал сообщение на пейджер префекта Смирнова с требованием принять срочные меры. Но вряд ли Зеленоградский АО единственный, где об этой инструкции не знают или знают не хотят. В прошлом году, например, в САО на заседании коллеги префектуры докладчик с возмущением отмечал, что уже к концу декабря в округе умудрились использовать столько жидкого реагента, что им можно было «умыть» дороги округа 90 раз! Очевидно, то же самое происходит в Москве и с твердым ПГР. Мы грешим на абстрактную «химию», не ведая, что корень зла в другом - никто не читает инструкцию, а если прочитает, быстро спрячет ее подальше, чтобы не осложнять себе жизнь.

Наталья КРАСОВА

ВОЗВРАЩЕНИЕ ТАКСИ

РАЗРАБАТЫВАЕТСЯ ЗАКОН О ТАКСОМОТОРНОМ ТРАНСПОРТЕ МОСКВЫ

Драка между таксистами и частными извозчиками у трех вокзалов... Убийство главы фирмы, победившей в борьбе за пассажиров аэропорта Шереметьево... Эти драматические события последнего времени на рынке таксомоторных услуг в который раз возбудили общественную тревогу: как и когда в нашей столице будет цивилизованно решена большая проблема такси?

Впрочем, и само такси теперь стало едва ли не экзотикой. Можно бесконечно долго стоять с призывом поднятой рукой на одной из центральных улиц Москвы - и не дожидаться его. К вам будут подкатывать частники, услугами одного из которых вы и воспользуетесь. В светлое время суток. Но если человек припозднился, к тому же представляет слабый пол, то каждый ли решится сесть в частную машину? Ведь многие из этих авто не имеют даже регистрации Московского региона. А уж гарантировать хорошее техническое состояние его автомобиля не может ни водительское удостоверение, ни талон технического осмотра, поскольку они - «долгоиграющие» документы. Иное дело - водитель такси, чей статус не вызывает настороженности, здоровье подтверждено ежедневным медицинским освидетельствованием перед выпуском на линию, а техническое состояние машины - придирчивым осмотром автомеханика перед каждой сменой.

В эту нишу ринулись автолюбители: кто-то из них занялся извозом «между делом», кто-то - основательно, посвящая ему рабочий день. Но мало кто снисходит до того, чтобы платить налоги государству за весьма доходную деятельность. Известно, что в Москве оборот «черного рынка» такси составляет 500-800 миллионов долларов в год. Призыв «заплатить налоги и спать спокойно» до сих пор в среде частных извозчиков не находил отклика. Их многочисленность (от 30 до 40 тысяч человек ежедневно участвуют в Москве в этом бизнесе) и мобильность позволяли надеяться на собственную неуязвимость. Да и городским властям до каких-то пор нечего было им противопоставить. Однако теперь, когда столичные автопарки приглашают на работу водителей, предлагая им солидную среднемесячную зарплату 20-30 тысяч рублей, охотников на нее не так-то просто найти. Причина все та же: эта сумма, конечно же, уступает той, что составляет необлагаемый налогом доход «нелегала».

ны 468 «проверок на дорогах». В случае отсутствия у владельцев личного автотранспорта лицензии, позволяющей заниматься частным извозом, они вынуждены были отвечать перед судом. Иное дело, что наше законодательство, будучи «самым гуманным в мире», в подобной ситуации предписывает нарушителю закона выплату штрафа в пределах 2,5 тысячи рублей. Возможно, такая сумма и ударит по карману частника, если он подрабатывает лишь эпизодически. Но для тех, кого эта цифра не впечатляет, уже сегодня существует более внушительная мера воздействия. Если будет доказано, что частник систематически занимается извозом, он может быть лишен автомобиля.

Если эта затея не обернется кампанейщиной, то нет сомнения, что «черный рынок» потерпит крах. Но москвичей беспокоит: а что придет частнику на смену? Москве нужны примерно 20 тысяч такси. Не останемся ли мы у разбитого корыта? С этим вопросом обращаются к заместителю руководителя Департамента транспорта и связи Москвы Александру ВОРОБЬЕВУ:

- Избавление от «черного рынка» для нас не самоцель. Параллельно будет создаваться цивилизованный рынок таксомоторных услуг. Инвесторам должно быть выгодно вкладывать средства в таксомоторное предприятие. Наша борьба с «черным извозом» - лишь первое стремление расчистить поле деятельности. Мос-



Казалось бы, если у таксиста столько преимуществ перед частником, то почему такси сегодня в пору заносить в Красную книгу?

Вспомним, как это начиналось. На заре перестройки наши далеко глядящие реформаторы уверовали в «животворную силу» рынка, который должен был отрегулировать все экономические трения. И в хорошо отлаженную систему такси ввели «рыночные механизмы», для чего сдали машины в аренду водителям. Объявили, что таким образом последние пополнят класс предпринимателей. Но так было лишь до той поры, пока арендованные таксомоторы не пришли в негодность. Об обновлении таксопарка не позаботились, и вопреки уверениям новых кремлевских мечтателей рынок, не подвластный саморегуляции, рухнул.

Но спрос на таксомоторные услуги остался. А потому рынок лицензированный уступил место «черному». Худобно тот стал оправдывать предположение, пусть и не столь надежно и качественно, как такси.

Кто представляет ныне этот рынок? Кроме бывших профессионалов-таксистов, обзаведшихся личным транс-

С такой анархией на рынке таксомоторных услуг нельзя мириться бесконечно. И потому в правительстве Москвы решили подготовить закон о таксомоторном транспорте, некоторые положения которого не без успеха уже апробируются на улицах столицы. Так, на Ленинградском вокзале организована регулируемая стоянка такси. И, как показала жизнь, частники сразу почувствовали себя неудобно, а часть из них предпочла таксопарки. Такая же стоянка на Курском вокзале обернулась для «бомбил» тем, что они вынуждены были объединиться в официально оформленную компанию.

Конец автовольнице близится не только в районах расположения вокзалов, крупных торговых точек и других местах скопления потенциальных пассажиров - в любом месте города отныне «нелегалы» будут чувствовать себя неудобно. Многие из них успели пообщаться с пассажирами, которые на поверхность оказывались сотрудниками УБЭП ГУВД Москвы. С начала этого года Департаментом транспорта и связи Москвы с помощью управления по борьбе с экономическими преступлениями проведе-

московское правительство рассматривает и возможность уменьшения налоговых ставок для тех компаний, которые занимаются таксомоторными услугами. Предусматривается для них и льготное кредитование при приобретении автомобилей и ряд других преимуществ.

Все это приведет к тому, что пассажир получит от перевозчика, представляющего Московское городское такси, качественную и безопасную услугу.

- Возникает вопрос: насколько она будет доступна?

- Я обсуждал с лицензированными перевозчиками возможность установления среднего тарифа такси. По их мнению, в условиях города он мог бы составить 12 рублей за километр. Как это выглядит на практике? Предположим, вам нужно с Нового Арбата добраться до Медведкова. Оно отсюда примерно в десяти километрах. Следовательно, вы заплатите 120 рублей. Сегодня таксист, окинув вас оценочным взглядом, может выставить свой счет - 300 рублей. Подобной самостоятельности за рулем и призвано положить конец Московское городское такси.

Эмилий АРХИТЕКТОР