

Крупнейшее ДТП случилось в ночь на среду, 14 сентября, на юго-востоке Москвы. Едва ли не самое страшное с начала года: погибли семь человек...

Я - НА «МЕРСЕ», ТЫ - ПОКОЙНИК

Вот как описывают случившееся в ГИБДД. «Мерседес» двигался к Таганской улице со стороны улицы Войтовича. Скорость в несколько раз превышала максимально допустимую. Лича не обратил ни малейшего внимания на то, что на Нижегородской в районе дома №11, где ведутся дорожные работы, движение ограничено, а вокруг места работ установлены заграждения.

В одно из заграждений - бетонный отбойник - и врезался на полном ходу «мерседес». Удар был такой силы, что машину подбросило над землей. А после воздушного пируэта кинуло прямо в фонарный столб. От сокрушительного по нему удара машину не просто разбило - разорвало на две части.

В «мерседесе» находились 5 человек: двое мужчин и три женщины. Все они погибли, не придя в сознание. По номерным знакам сотрудники ГАИ установили, что за рулем находился 33-летний уроженец Тамбовщины Сергей Попов, который трудился в столице на стройках. Вместе с Поповым в машине, по свидетельству гражданской жены Попова, находился его родственник, 32-летний Валентин Жмакин, тоже строитель с Тамбовщины. Личности трех женщин, находившихся в машине, пока не установлены. У милиционеров сильное подозрение, что это тоже «гастрарбайтеры» - но не со строек, а с рынка интимных услуг. По официальной информации, «мерседес» пытался скрыться от преследовавшей его патрульной машины дорожной инспекции.

Увы, одними только пассажирами «мерседеса» число жертв страшной трагедии не завершается. К сожалению, пострадали еще двое прохожих. Один скончался на месте до приезда «скорой». Другой умер в реанимации.

В этот же день еще одна крупная авария произошла в противоположной части столицы - на Дмитровском шоссе. И тоже с участием «мерседеса». Два человека погибли и еще 9 серьезно пострадали в результате его столкновения с маршруткой «газель». Случилось это около 22 часов.

По неизвестным причинам «мерседес», опять же превышавший скорость, вылетел на встречную полосу, где и произошло его лобовое столкновение с маршруткой. Водитель «мерса» и его пассажир скончались до приезда «скорой» помощи. Двери маршрутки заклинило, и прибывшим на место спасателям пришлось приложить серьезные усилия, чтобы выволочь пассажиров из покореженной «газели». Следователи восстанавливают картину ДТП и выясняют степень вины обоих водителей.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ

ПЫЛЕСОС ДЛЯ ДОРОГИ



Со стороны зрелище казалось забавным: под покровом ночи, выискивая просвет между сигналами светофора и потоком машин, на разделительную полосу шоссе Энтузиастов выдвигался небольшой жучок-трактор, который тащил за гибкий зеленый хобот желтого динозавра.

Так в ночь с 13 на 14 сентября на московские улицы впервые вышла уникальная демаркировочная машина фирмы «Waterblasting Technologies» - единственная в России и всего лишь вторая в Европе (англичане опередили в этом плане Москву всего на один месяц).

Принцип ее работы - демаркировка линий с помощью воды, подаваемой под напором в 36 тысяч паскалей. В мини-тракторе, который непосредственно и занимается демаркировкой, под разными углами расположены восемь вращающихся форсунок диаметром от 2 до 15 микрон. Как говорят специалисты, если они засорятся, прочистить их практически невозможно, предстоит только замена - поэтому особое внимание уделено фильтрации заливаемой воды.

Создаваемый струями разогретой воды вихревой поток буквально слизывает краску или термопластик с асфальта. После этого в действие вступает «хобот» - грязная вода вместе с краской и мельчайшей пылью от асфальта всасывается через него в пылесос, который непрерывно следует за трактором.

Скорость движения агрегата - 5 км в час. Это при снятии сплошной разметки. Если же идет прерывистая линия, водители могут увеличить скорость, а значит, и производительность. Количество воды, необходимое для 8 часов работы - 4 тонны. Ее также возит в себе «динозавр».

За демаркировщиком на асфальте остается лишь узкая влажная полоса, на которую уже через 2-3 часа можно наносить новую краску. Говоря об эффективности работы новой машины, достаточно вспомнить наши привычные демаркировщики: идет фреза, которая снимает асфальт, за ней - самосвал, следом - подметальная машина. И плюс ко всему - своеобразное корытце на дороге до тех пор, пока не будет уложен новый асфальт и не нанесена разметка.

Нельзя сказать, что в Доринвесте не пытались найти альтернативу фрезе. На Красной площади этой весной была опробована пескоструйная машина - когда старую разметку с брусчатки снимали с помощью песка, подаваемого под мощным давлением. К сожалению, та установка оказалась слишком громоздкой, оператор должен был работать в защитном костюме и шлеме, пыль от песка разлеталась окрест, а не собиралась через шланги в пылесос - эти и другие компоненты сыграли в минус перед новой, «водяной» машиной.

Удовольствие от нее достаточно дорогое, но в Доринвесте, сделав экономические обоснования, все же пришли к выводу: техника заслуживает того, чтобы на федеральных магистралях столицы работала именно она. А скорость и качество работ со временем с лихвой окупят затраты. Более того, специалисты Доринвеста намерены рассмотреть вопрос о приобретении еще одной или даже двух машин, после чего вопрос с демаркировкой основных магистралей Москвы может быть практически снят.

Особое внимание уделено подбору и обучению водительского состава. Полученная техника весьма энергонасыщенна. Достаточно сказать, что на ней одновременно работает четыре двигателя - автомобиля, мини-трактора, установки высокого давления и пылесоса. Поэтому на трассе пока работает бригада из трех человек, которые прошли курс обучения и получили сертификаты от американских производителей. Это Анатолий Мамонов, Иван Ситников и Николай Поздняков. Зато у них полная взаимозаменяемость, что дает возможность бригаде работать практически безостановочно.

Мария ИВАНОВА
Фото автора

Лично у меня, постоянно пользующегося Савеловской веткой МЖД, сомнений в этом давно уже нет. Какие сомнения, если утром в самый час пик! - на моей станции Дегунино по средам, четвергам и пятницам почему-то регулярно отключается электричество в билетной кассе. Значит, билет купить невозможно. Не куплен билет - нет и выхода на конечной станции следования - Тимирязевской, Савеловской, Белорусской или Беговой. На них с перрона просто не выпускают.

«Ну, я позвоню, выпускают», - отвечает каждому из таких, как я, кассир на платформе Дегунино. Увы, не выпускают, в чем убеждаешься там, куда она якобы звонит.

Это я - к теме, о которой уже писал в «МС» - о так называемой системе АСОКУПЭ, введенной несколько лет назад МЖД. Проще говоря, о турникетах, в черте столицы преграждающих пассажиру выход со всех железнодорожных платформ.

Вот письмо в «МС» полковника в отставке Василия Андреевича Федорова, кандидата политологии, ведущего сотрудника Института востоковедения РАН. «Каждый день езжу на электричке по киевскому направлению и часто наблюдаю удивительную ситуацию. Допустим, человек взял билет до станции Москва-Киевская, а ему понадобилось выйти на Матвеевской - от Киевской третья остановка. Выйдет? Как бы не так: у турникета он в прямом смысле столкнется с дебилообразными охранниками, которые говорят: билет у вас до станции Москва-Киевская и выходить можно только там. На слова «ну, вы же нормальные люди, понимаете, что я оплатил проезд и даже переплатил» - они отвечают: «А мы не нормальные люди!»

Охранники, - рассказал позднее пенсионер Александр Филиппович Семьянов, регулярно ездящий по Ярославской ветке МЖД от Пушкина, - благодушно взирал на прыгающих поверх турникетов двухметрового роста зай-

Неприятный женский голос через сипящий мегафон: «Уважаемые пассажиры! По техническим причинам...». Голосом сопровождаются все «сюрпризы» с частой отменой электричек на МЖД. И, судя по этим «сюрпризам», совершенно не уважает МЖД своих пассажиров - потребителей ее услуг.

В ЗАЛОЖНИКАХ У «ЖЕЛЕЗКИ»



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

цев. А со всеми остальными поступают по «букве закона». «Буква» такова: купил пассажир билет от Пушкина до Москвы-Ярославской - значит, обязан до нее и ехать. А где-нибудь на Лосино-островской выйти нельзя. Придется доехать именно до Москвы-Ярославской, там купить билет до Лосиноостровской и на нее вернуться.

- Я это постоянно наблюдаю на ленинградском направлении, - завершил эти истории рассказ Елены Суховеровой. - А если вдруг приспичило в туалет? Это по какому же такому закону даже в туалет не пускают? При том, что путь-то оплачен!

Да я и сам на днях оказался в такой ситуации. Купил билет, вошел на платформу Савеловского

вокзала. Вскоре объявили: «Уважаемые пассажиры, по техническим условиям электрички отменяются». Хочу выйти с платформы, показывая охранникам билет, но им мой билет - не указ. Они посылают меня в специальную кассу для безбилетников: должен обязательно оплатить выход.

О ней, этой спецкассе, вообще хоть поэмы пиши. На весь Савеловский вокзал (как, впрочем, и на других вокзалах МЖД) она одна-единственная. Там непрерывная очередь из пенсионеров, льготников и разных честных зайцев (тех, которые, допустим, из-за отключенного электричества в кассе на своей станции не могли купить билет). Очередь движется медленно: разговор с кассиром идет через микрофон, который почему-то прикреплен к окошку кассы на уровне пояса.

- В микрофон говорите - я ничего не слышу, - кричит кассирша пожилому ветерану.

- Сейчас я на колени перед вами встану! - криком отвечает раздраженный ветеран. - Придумали тоже!

А надо еще изловчиться выцарапать билет из стального корытца через отверстие-щель. Под нервный ропот очереди: давай, мол, быстрее, чего копаешься.

А сейчас на Савеловском вокзале ремонт. В связи с чем и касса на выход закрыта. И хоть волком вой под хладнокровные взгляды турникетных охранников.

Почему, отчего? Потребитель оплатил услуги по перевозке, указанные в расписании. Отме-

нив электрички, МЖД обещанных услуг ему не предоставила. Он вправе потребовать компенсацию за ущерб. Но он этого не требует - просто хочет выйти вон с негостеприимной станции!

На каком рынке товаров и ус-

только контролер. Но не секрет, что многие контролеры вместо того, чтобы штрафовать безбилетников, берут с них какую-то сумму, которую просто кладут в карман. И вот вместо того, чтобы бороться с такими контролера-

луг видано подобное? Озадачившись, я решил проконсультироваться у юристов. Начал с прокуратуры столицы.

- Отсутствие беспрепятственного выхода с платформ нарушает целый ряд норм российского законодательства, - рассказала старший прокурор Московской транспортной прокуратуры Татьяна Чайко. - Прежде всего нарушен закон о защите прав потребителей, поскольку пассажир не может отказаться от услуги и вернуть свои деньги до того, как эта услуга получена.

К тому же, настаивают в прокуратуре, турникеты доставляют массу неудобств добросовестным пассажирам. Настаивать-то настаивают, но, оказывается, сделать фактически не могут ничего. Пару лет назад Госдумой РФ был принят «Устав железнодорожного транспорта России». Затем вступил в силу и Федеральный закон «О железнодорожном транспорте», который расширил понятие «пассажир». В этих документах определен статус: пассажиром признан не только тот, кто едет, как раньше, но и тот, кто просто стоит на перроне. А человек, отказавшись от поездки, оказывается, не может бесплатно покинуть платформу, на которую только что ступил.

Простите, но если закон расширяет само понятие «пассажир», то соответственно расширяются и права последнего в качестве потребителя заявленных услуг? «По крайней мере, проверить у него билет, - убеждена, в частности, Татьяна Чайко, - в вагоне или на платформе должен

только контролер».

Прокуратура давно уже требует от МЖД отмены решения об установке на вокзалах и станциях турникетов на выход пассажиров, подчеркивая, что такие турникеты ограничивают передвижение граждан, нарушая тем самым права потребителей. Не единожды пыталась воздействовать на железнодорожников и через суд. Требования прокуратуры были удовлетворены в полном объеме Мещанским судом столицы, затем Мосгорсудом. Все попытки МЖД обжаловать эти решения ни к чему не привели. Прокуратура даже возбудила 16 сентября 2003 года уголовное дело по статье 315 УК РФ в отношении начальника МЖД Владимира Старостенко. Увы, дело кануло в Лету. Турникеты остаются на месте. Кстати, довольно часто отказываясь выпустить пассажиров все по тем же привычным для МЖД «техническим причинам»: индикаторы турникетов отказываются реагировать на штрих-коды билетов и сезонных проездных.

Между тем сами железнодорожники считают все претензии к ним безосновательными. Своей технологией «обилечивания» пассажиров они немало гордятся, если верить, например, начальнику пресс-службы МЖД Василию Буланцеву. И готовы ее защищать, что называется, до последнего пассажира, про которого, по логике МЖД, никаким законом «О защите прав потребителей» не писан.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ