

## ЭХ, ПРОКАЧУ!

«Московская среда» рассказала о службе «Социальное такси». Она предоставляет инвалидам услуги по индивидуальным перевозкам с оплатой в размере 50 процентов от действующих тарифов. Дело, безусловно, полезное. Но в организации работы такого такси есть существенные недостатки. Прежде всего излишние сложности при заказе машин и, следовательно, малая доступность таких перевозок для тех, кто в них действительно нуждается.

Оплата такси осуществляется не наличными деньгами, а талонами, которые реализует Всероссийское общество инвалидов. Но человек далеко не всегда знает, когда ему понадобится такси, - необходимость в автомобиле у инвалидов, как правило, возникает внезапно. И чаще всего она связана с острыми проблемами со здоровьем. Зачем же инвалиду еще больше усложнять жизнь необходимостью приобретения этих талонов? Да и ехать за ними для него труднейшая задача...

Другой существенный недостаток такой службы: заявка на «социальное такси» должна подаваться за 12 часов до момента его подачи, лишь в экстренных случаях - за четыре часа. Причем срочность обслуживания возможна только при наличии свободных машин. Последняя оговорка позволяет затянуть выполнение заявки до тех же 12 часов.

Предусмотренную за «социальное такси» оплату - 185 рублей в час - тоже не назовешь низкой даже для здоровых людей. А ведь такое такси предназначено для самых уязвимых категорий граждан!

Инвалид ВОВ И.А. МАРИНИН

Прокомментировать это письмо мы попросили заместителя руководителя Департамента социальной защиты населения г. Москвы Ольгу МИХАЙЛОВУ:

«Социальное такси» создано по инициативе Московского городского общества инвалидов. Проект пользуется большим спросом у москвичей. Напри-

мер, объем выполненных заявок по сравнению с прошлым годом вырос в два раза. Ежегодно затраты, связанные с перевозкой инвалидов по индивидуальным и коллективным заявкам, компенсируются из бюджета города Москвы. В 2007 году на эти цели выделено 95 млн. руб.

Да, оплата проезда производится талонами установленного образца, которые можно приобрести в Московском городском обществе инвалидов. Но талоны бессрочные, их количество при покупке не ограничено. Помощь в приобретении талонов одиноким инвалидам оказывают и социальные работники. В настоящее время решается вопрос об оплате услуг «социального такси» по социальной карте москвича. Эта система будет введена в действие уже в 2008 году.

До 2007 года заявки на поездку принимались за сутки до поездки, а в пятницу автомобиль можно было заказать только на понедельник. Сейчас индивидуальные заявки от инвалидов принимает единая диспетчерская служба круглосуточно за 12 часов до поездки. К сожалению, сократить срок подачи автомобиля в плановом режиме не представляется возможным, но при

этом в экстренных случаях возможна заявка за 4 часа при наличии свободных автомобилей. Указанные сроки связаны с тем, что диспетчерская служба заранее определяет маршруты движения автомобилей.

Индивидуальные перевозки оплачиваются инвалидами в размере 50 процентов от действующих тарифов. С 2007 года тариф составляет 370 руб. в час и является минимальным в городе. Ведь средний тариф за час поездки по Моск-

ве на легковом автомобиле - от 530 руб. в час.

Коллективные перевозки инвалидов осуществляются бесплатно на специальных автобусах (низкопольных, а также автобусах с подъемниками, приспособленных для перевозки инвалидов-колясочников).

Заявки на групповые поездки за 1 месяц до поездки могут подаваться любыми общественными организациями инвалидов-мобильщиков в Московское городское общество инвалидов.

**В соответствии с установленным порядком в первую очередь обслуживанию «социальным такси» подлежат инвалиды с нарушениями функций опорно-двигательного аппарата, дети-инвалиды, инвалиды Великой Отечественной войны и приравненные к ним по льготам инвалиды, получающие денежную компенсацию на транспортное обслуживание вместо полагающегося бесплатно автотранспорта.**

**«Социальное такси» предоставляется инвалидам в целях, связанных с их медицинской и социальной реабилитацией: для поездок в лечебно-профилактические, санаторно-оздоровительные, образовательные, культурно-зрелищные учреждения. Транспортное средство предоставляется также для разовых поездок инвалидам к местам индивидуального проведения отдыха в летний период.**

**Талоны на поездку можно приобрести в Московской городской организации Всероссийского общества инвалидов по четвергам и пятницам с 11.00 до 16.00 по адресу: ул. Бахрушина, д. 21/23, стр. 5 (тел.: 953-14-35). Для приобретения талонов необходимо предъявить паспорт и справку о группе инвалидности.**

С ПРАВКА

«КРЕПОСТЬ»  
ПОД  
НАПРЯЖЕНИЕМ

Когда народ жил в коммунальных домах, общие счетчик и автоматические выключатели (АВ) обычно стояли на лестничных клетках, а у каждой комнаты были свои. Впрочем, при почти даровой электроэнергии особых проблем с оплатой коммунальных расходов не возникало. Никому в голову не приходило выгнать на улицу женщин или ребятишек за неплату.

Нынче размещать приборы учета и защиты за пределами своей «крепости», на лестничных площадках, - глупо. Что это за «мой дом - моя крепость», ток в которой можно отключить снаружи, а счетчики украсть? Такая схема электроснабжения даже опасна. Представьте: вы уехали на дачу, предварительно выключив все электрические приборы, газ, закрыв краны горячей и холодной воды, а АВ в щитке на лестничной клетке остался включенным. И если, не приведи бог, вас зальет сосед сверху и проводка намочит, то не исключено замыкание.

Вообще пропускать сквозь «крепостную» стену провода, соединенные с вашими коммуникациями, не стоит. Для ваших недругов или просто недоброжелателей лучшего не надо: возможны электрические поджоги, повреждение электронной аппаратуры и т.п.

В настоящее время в этажных щитах столичных зданий установлено более 15 миллионов единиц АВ. У большинства из них истекли не только гарантийные, но и паспортные сроки (25 лет). Впрочем, эксплуатация АВ, предусмотренная дореформенными правилами, требующими огромного числа обслуживающего персонала, заполнения массы протоколов, журналов и т.п., безнадежно устарела и не соответствует современным требованиям. Гарантийные сроки (2-3 года) АВ не могут быть выдержаны без периодической их замены и огромных затрат - разумеется, из кармана налогоплательщика. Выборочные проверки специальным пробником свидетельствуют, что один из каждых 12-15 АВ не способен отключить короткое замыкание. Другими словами, многие москвичи, в сущности, живут под угрозой пожара.

Лучшее решение - на вводе в квартиру, фирме установить свои АВ и счетчики. Именно так делается при капитализме: продавец пользуется своим счетчиком, покупатель - своим. При расхождении показателей вопрос решается путем взаимной договоренности или в суде. И перед поездкой на дачу выключайте не только электроприборы, но и свои АВ, которые вы станете систематически проверять раз в полгода на предмет их работоспособности. Вот тогда вы будете настоящим хозяином своей «крепости».

Георгий ЧЕРНИКОВ,  
кандидат технических наук

Московская железная дорога (МЖД) активно продолжает оборудовать свои платформы на всех направлениях заградительными турникетами АСОКУПЭ. Для тех, кто не знает, это автоматизированная система оплаты, контроля и учета проезда в пригородных электропоездах. Недавно служба по связям с общественностью МЖД сообщила, что до конца нынешнего года еще девять платформ дороги будут оборудованы подобными турникетными комплексами. А к 2010 году планируется внедрение еще не менее 40 комплексов.

Я практически ежедневно прохожу через эти самые турникеты - то на платформе Тимирязевская, то на станции Савеловская МЖД. Но сколько прохожу, столько и размышляю: а стоит ли выделки сия овчинка (очень перспективная, как уверяют менеджеры МЖД)? Возможно, не у меня одного возникают такие мысли. Как-никак через турникеты на той же Тимирязевской по утрам каждые полчаса проходят, давась в очереди, сотни пассажиров...

Начать с того, что в настоящее время турникеты АСОКУПЭ действуют на восьми вокзалах и 49 остановочных пунктах МЖД. По официальным данным, в среднем оснащение одной станции обошлось МЖД в миллион евро. Половина этой суммы идет на закупку оборудования, другая половина тратится на монтаж и настройку. При этом срок окупаемости системы составляет 5-7 лет - в зависимости от напряженности пассажирского трафика. Проще говоря, чем выше пассажиропоток, тем выгоднее должен быть монтаж турникетов.

На наиболее оживленных станциях в центре столицы он действительно максимально высокий. Иное дело - насколько вообще оправданы расчеты менеджеров МЖД? Отвечая на этот вопрос, не приходится сколько-нибудь далеко ходить за примером. Та же Тимирязевская - станция с самым высоким пассажиропотоком. В часы пик у обеих ее турникетных комплексов - сущее столпотворение. Как и у единственной на ней кассы на выход. Но самое смешное то, что все ее заграждения не мешают десяткам безбилетников просачиваться в город. Совершенно, казалось бы, непреодолимые заграждения станции Тимирязевская ничуть тому не препятствуют.

Аналогичная, в принципе, картина и на Савеловской, Белорусской, Курской, Киевской и прочих платформах, выход с которых - под недреманным

оком контролеров. Подхожу я, скажем, к турникету на Белорусской. Передо мной два-три молодых человека уже через него перепрыгнули. Кто полнее (главным образом молодежь и барышни), пролезает под турникетом, под которым, кажется, мышь не проскочит. Ну а контролер у противоположного конца турникетного павильона на все это взирает весьма хладнокровно. Не только в часы пик с их давкой, из-за которой действительно не уследить за зайцами, но и в самые что ни на есть спокойные периоды.

выход заблокирован - выходной билетик сработал! Опять же контролеру какое дело?!

Почему все эти, мягко говоря, неувязки? Наверное, потому что полностью заблокировать любую платформу МЖД благодаря этому самому АСОКУПЭ невозможно. Особенно если на них закрывают глаза и контролеры, и охрана, число которых на МЖД множится и множится. Результат: по неофициальной информации, сейчас в среднем в час пик турникеты обходят каждый пятый пассажир МЖД. Но есть станции, где процент безбилетников составляет по-

Впервые турникеты появились на МЖД пять с половиной лет назад. Самые первые - на Савеловском вокзале, сопровождавшиеся, как писала одна из вечерних газет, «немислимой давкой». Затем картина в точности повторилась на остальных железнодорожных вокзалах столицы. Картина за эти годы не только не изменилась - только усугубилась. Турникеты серьезно осложняют жизнь... законопослушному пассажиру. Ведь пусть только попробует он, законопослушный пассажир, скажем, прервать свой путь от

ЖЕЛДОРУ - МОДЕРНИЗАЦИЯ,  
ЗАЙЦАМ - СМЕХ

ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Кстати, точно так же легко, оказывается, пройти и наглухо перекрытую станционную платформу. Вставляешь билетик со штрихкодом (прикладываешь «сезонку»), тебе зажигается зеленый глазок - путь свободен. Но только собираешься двинуть перед собой «лапу» турникета, вдруг на тебя надвинулся детина под метр девяносто ростом, идущий через тебя на платформу. Результат:

ловину и выше. Даже на центральных платформах - Белорусской, Киевской, Курской и иных, вокзалы которых защищены намного лучше, чем, скажем, платформы на Тимирязевской, Петровско-Разумовской, Беговой и прочих станциях МЖД. Как видно на снимке, «надежные» заборы совсем не мешают безбилетникам пробираться ни на платформы МЖД, ни обратно.

дальнего Софрина до Ярославского вокзала на промежуточном полустанке Маленковская по - простите! - естественной надобности. Ни на этой самой Маленковской, как и на Беговой, Площади Ильича, Электровозовской и прочих станциях МЖД («простите, уважаемые пассажиры!» - нет-нет, извиняется по громкоговорящей связи тамошняя справочная) подобных «удобств» не предусмотрено! Зато: будьте добры, «уважаемый пассажир!», купите, простояв в очереди, билетик на выход!

Как уверяют сотрудники экономического отдела дирекции «Транском», занимающейся внедрением АСОКУПЭ на московских вокзалах, за пять с половиной лет количество оформляемых на станциях МЖД билетов в среднем удвоилось, а на вокзалах выручка выросла (без учета повышения тарифов) в 2,3 раза и даже более. Однако в реальности (если верить и собственным глазам, и неофициальной информации) затраты на установку турникетов АСОКУПЭ окупались лишь на некоторых вокзалах - там, где действительно трудно пройти на платформу без билета или вырваться с платформы в город. Но таковых все-таки единицы. Куда чаще примеры, как, допустим, на платформе Тимирязевская. Тут можно, перемахнув, скажем, через турникет, просто сунуть десятку охраннику - и путь на платформу открыт. Или решить ту же проблему с помощью изобретательных подростков: они все чаще в последнее время продают «билеты» МЖД любому желающему. Причем совсем недорого - за 5-10 рублей. Для сравнения: стандартный билет в пределах МКАД на московской железнодорожной магистрали обходится в 17 рублей.

Геннадий ВОСКРЕСЕНСКИЙ