

У нас заплаточки на асфальте делают из папье-маше

ПОСПОРИМ НА ЯЩИК КОНЬЯКА?

ПОСЛЕ ПУБЛИКАЦИИ в нашей газете материала «Дороги, которые нас убивают» на сайте «Магнитогорского металла» www.mmgazeta.ru появились любопытные отклики читателей.

— Что интересно, самые хреновые участки дороги от Грязнова до Советской Армии по всем трем основным улицам — Советской, проспектам Ленина и Карла Маркса и даже по Суворова, — высказал свои наблюдения некий Fil.

Эх, если бы рытвины и колдобины подстергали нас только на этих участках...

Всего в нашем городе больше пяти с половиной сотен километров дорог. Каждую весну специальная комиссия в составе чиновников городской администрации, строителей, дорожников, сотрудников Госавтоинспекции и других специалистов проводит обследование дорожной сети. После появляется утвержденный план — что и где подлатать, заменить, уложить новый асфальт или построить заново. Затем конкурс, определяющий исполнителя работ. Объективно лучше всех дороги у нас строит Южуралавтобан. Но есть и другие организации, осваивающие бюджетные деньги. И вот что по этому поводу думает наш читатель под псевдонимом «Офонаривший»:

— Готов поспорить на ящик коньяка, что конкурс на все основные работы выигрывает ДРЭП! (Дорожное ремонтно-эксплуатационное предприятие — **Прим. авт.**) Ибо они дороги стелют дешевле и бесхитростней. И плевать, что их дороги превращаются в лохмотья уже через год, что у них нет нормального гостовского сырья, что нет грамотных специалистов и специальной лаборатории. Да что там говорить — похоже, плевать, что они вообще дороги строить

не умеют. Из папье-маше заплаточки делают — и будьте рады, дорогие автолюбители. Главное — что они это делают ДЕШЕВЛЕ! А для жюри конкурса этот аргумент главное всего на свете. Только в итоге-то арифметика простая: все равно дорожке выйдут каждый год проводить по сто рублей через ДРЭП, чем раз в пять лет по 200 рублей через ЮАБ... Ведь ни для кого не секрет, что Автобан делает дороги на порядок качественней, чем коммунальщики. А качественно и редко делать дороги — элементарная экономия для бюджета! Но куда уж там: дрэповцев-то тоже жалко — они хоть и бестолковые, но им же заказы нужны, чтобы семьи с голоду не пухли. Вот и занимаемся благотворительностью за наш с вами счет и за счет наших с вами нервов и машин. Интересно, этим тупым и бестолковым вбухиванием бюджетных денег прокуратура когда-нибудь займется?

Справедливости ради отметим, что капитальный ремонт участка проспекта Ленина от улицы Грязнова до улицы «Правды» с полной заменой асфальтового покрытия проводит Южуралавтобан. А вот ямочный ремонт действительно отвратительного качества — «заслуга» ДРЭП. Примеры такого «ремонта» — сплошь и рядом. Знакомые строители рассказывали, что в Европе тоже делают подобный ремонт. Но только нормативы и технологии в цивилизованных странах совсем другие. Когда на определенном участке дороги повреждения достигают 12–15 процентов общей площади, вырезают до основания весь проблемный кусок и заново стелят асфальт. У нас достаточно проехать, если не жалко автомобиля, по участку улицы Бориса Ручьева от проспекта Ленина до проспекта Карла Маркса, чтобы ощутить все «прелести» ямочного ре-



ФОТО АНДРЕЯ СЕРФЕРИОВА

монта. Заплата на заплатке, бугор за бугром, выбоины такие, что объехать нереально... И таких дорог у нас тьма. Какова протяженность дорог, которые на самом деле непригодны для езды, могут подсчитать только независимые эксперты, а не городская комиссия. Но, насколько нам известно, этим никто и никогда у нас не занимался.

— Дорожники в этом году просто «отбивают бабки», — продолжает тему Naevus. — Интересно, сколько городских денег ушло за бесполезную

работу по «ремонту» улиц Ленинградской или переулка Советского? Кто-нибудь видел «результаты» этой работы? Кто подписывал акты приемки «работ»? Сколько стоит один раз отремонтировать дорогу с гарантией на десять лет и сколько стоит отремонтировать «ямочно» ежегодно в течение десяти лет? Кому, кроме дорожников, выгодна такая «экономика»?

Скорее всего, кому-то действительно выгодно. Когда разговариваешь с автомобилистами на эту тему, многие

предлагают такой вариант: отказаться от ямочного ремонта в таких масштабах, как сейчас. Но планомерно делать капитальные ремонты с полной заменой асфальта. На одной из пресс-конференций в горадминистрации журналистам сообщили, что в нынешнем году на ремонт и строительство новых дорог будет выделена рекордная сумма — 350 миллионов рублей. Объем работ запланирован большой. Это и капремонты, и ямочные ремонты, и реконструкция

центральных улиц. А еще — спрямление улицы Советской в районе перекрестка улицы Советской Армии. Там построят новую дорогу, которая пройдет через поселок индивидуальной застройки. Вопрос: а так ли необходима в ближайшие годы эта новая дорога, которая «съест» немалую часть ассигнований на ремонт городской дорожной сети?

— Хочу отметить капремонт по улице Труда после перекрестка с Советской в сторону депо № 3, — возвращается к теме качества ремонта дорог AngryCustomer. — Его делали поздней осенью 2007 года. Полностью срезали убитое на смерть полотно и положили новое. Уже сегодня в двух местах асфальт просел так, что если ехать со скоростью 60 км/ч, то в этих провалах машина ухает вниз и вверх, как будто самолет в воздушной яме. Узнайте, КТО делал этот «капремонт» и зачем он вообще нужен если через четыре (!) месяца дорога уже вызывает нарекания.

Как быть? Вполне реальный совет дает наш постоянный читатель Naevus:

— Один вопрос: запланированы ли суммы на выплату автомобилистам, повредившим свои авто на отвратительном дорожном покрытии городских улиц? Автомобилисты сегодня не те — они знают свои права и будут добиваться их соблюдения (ремонта авто) через суд. Как это сделать — есть статья на сайте www.automagnitka.ru. Некоторые уже готовят документы на решение вопроса в досудебном порядке...

МИХАИЛ СКУРИДИН.

Лукавство или незнание?

РЕЗОНАНС

ОПУБЛИКОВАННАЯ в нашей газете в прошлом году статья Юрия Ирничука «Уценка вместо оценки» о проблемах страховых выплат автомобилистам по закону об обязательном страховании автогражданской ответственности до сих пор будоражит читателей.

После ее появления мы опубликовали официальный комментарий руководителя Магнитогорского филиала ЮЖУРАЛ-АСКО Петра Ревякина, не согласившегося с доводами автора. Теперь в редакцию пришло письмо директора юридического агентства «Защита» Вячеслава Жукова, которое мы публикуем дословно.

«В субботнем выпуске вашей газеты я прочитал официальный комментарий руководителя Магнитогорского филиала ЮЖУРАЛ-АСКО Ревякина Петра Андрияновича на статью Юрия Ирничука «Уценка вместо оценки». Меня поразило то, что в статье дается попытка ввести в заблуждение магнитогорцев относительно действительного положения в законодательстве об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств.

Создается впечатление о не-

знании автора о том, что с 2002 года, когда был принят закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, Правительством и Верховным судом РФ был принят ряд законов и судебных решений, которые в корне изменили порядок расчета ущерба и выплаты страховых возмещений.

Утверждение Ревякина П. А., что «страховая выплата по ОСАГО просто не может покрыть стоимость ремонта полностью» не соответствует действительности, так как по закону возмещение убытков при причинении вреда имуществу потерпевшего определяется в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до момента наступления страхового случая. При этом страховая компания обязана возместить не только стоимость заменяемых запасных частей, но и выплатить величину утраты товарной стоимости. Единственным условием является то, что размер выплаты не должен превышать размер страховой суммы.

Результаты экспертных заключений оценщиков всегда различаются, причем оценка экспертных организаций, выбранных страховыми компаниями, всегда меньше тех, в которые обращается сам потерпевший. Так же

различны сроки составления экспертных заключений. Независимый оценщик, выбранный потерпевшим, предоставляет акт об оценке в основном в течение суток, а выбранный страховой компанией может выполнять ту же работу две недели. Данные расхождения в работе экспертов объясняются тем, что выбранные страховыми компаниями оценщики находятся в зависимости и должны поддерживать интересы страховщиков, чтобы не потерять стабильный источник доходов, а не тем, как это пытается объяснить Ревякин П. А. Оценщик не может зависеть от автосервисов, так как никто не может предугадать, куда обратится потерпевший по вопросу ремонта своей автомашины, и естественно, что нет никакой организации автосервисов, которая могла бы лоббировать свои интересы среди экспертов.

Удовлетворенность 87 процентов автовладельцев, получивших страховое возмещение в страховой компании ЮЖУРАЛ-АСКО, объясняется только их юридической неграмотностью.

Желание страховой компании ЮЖУРАЛ-АСКО участвовать в честном диалоге, можно только приветствовать, но хотелось бы, чтобы компания просто честно выполняла свои обязательства в рамках постоянно обновляемого законодательства».

ВНИМАНИЕ, ПЕШЕХОД

Бегут на красный

ОЧЕВИДНО, безо всяких опросов и исследований можно утверждать, что дорога, автомобили и все, что связано с ними, привлекают наших детей с самого раннего возраста. Но их жизненный опыт недостаточно велик, чтобы в полной мере понять, оценить и предвидеть все опасности, которые исходят от транспорта.

Особенно в жилой зоне, где по правилам максимальная скорость автомобилей не должна превышать 20 километров в час, а пешеходы имеют преимущество. Так сказано в правилах дорожного движения. На самом деле эти требования выполняют далеко не все, в результате страдают дети.

Месяц назад в восемь часов вечера водитель автомобиля «ГАЗ-2775», следуя по улице Зеленый Лог, около дома № 54 совершил наезд на несовершеннолетнего пешехода, находящегося на проезжей части жилой зоны. С ушибами правой голени и переломом фаланговой кости ребенок доставлен в третью детскую городскую больницу.

Известно, что дети преимущественно ориентируются на общую обстановку и в меньшей мере руководствуются правилами. Кроме того, в их действиях преобладают эмоции: радость, удивление, повышенный интерес к происходящему. В таких случаях они напрочь забывают об опасности, с большим трудом могут дать правильную оценку

дорожно-транспортной ситуации, в которой оказались, а значит, не способны быстро принимать решения, соизмерять скорость движения автомобиля с расстоянием от них. Они еще не способны предугадать все возможные варианты поведения водителя. Более того, в экстремальной ситуации и в случаях, когда все решают секунды, ребенок легко впадает в состояние незащищенности, о чем надо помнить водителям.

Недавно на дорогах города проводилось всероссийское профилактическое мероприятие «Внимание, пешеход». Усиленный контроль за соблюдением водителями правил дорожного движения вели не только работники Госавтоинспекции, но и другие службы милиции. С детьми проводили беседы, занятия по ПДД, прошли встречи с руководителями и водителями автотранспортных предприятий. Разъяснительная работа во время этой акции по формированию у юных магнитогорцев сознательного отношения к соблюдению правил дорожного движения, без сомнения, окажет влияние на улучшение ситуации с детским травматизмом при участии автотранспорта как в жилой зоне, так и на проезжей части. Но многое зависит от личного примера старших. Любая беседа с ребенком о том, на какой сигнал светофора следует переходить улицу, теряет всякий смысл при виде перебегающих на красный свет родителей. Авторитет весомее слов.

ТАТЬЯНА АФОНАСЕНКО,
и. о. инспектора по пропаганде
Орджоникидзевского района.