Нравится - не нравится...

Что дороже: прибыль или безопасность движения?

«Электротранспорт» не всегда был муниципальным трестом: до начала 90-х годов, считаясь цехом комбината, он так же, как и сейчас, обслуживал жителей города. Имел два действующих трамвайных депо, третье на новых кварталах в недострое: для ММК было важнее ввести в строй кислородно-конвертерный цех.

Похоже, с маршрутками наши власти так и не разобрались

Директора градообразующего предприятия заботились о бесперебойной доставке металлургов на смену и обратно: руководство подразделения пересматривало графики движения поездов, вводило дополнительные маршруты. Ветераны комбината помнят так называемые «ромазановские» шестерки и семерки, которые забирали сменных инженерно-технических работников с пятой-седьмой проходных после ночных смен и следующих за ними рапортов. Даже в самые удаленные от предприятия кварталы люди добирались без пересадок. Автобусное движение в городе не считалось приоритетным. Но свою задачу автопарк выполнял: «закрывал» улицы, где не ходили трамваи. Автобусы, как правило, доставляли новоселов по бездорожью на окраины, трудились на многочисленных садовых маршрутах. Автопредприятие изнашивало технику, не получая в достатке новых машин. И потому случались казусы – из-за поломок высаживали пассажиров, что называется, «в чистом поле». Ладно, если кондуктора договаривались с экипажем вслед идущего авто, и потерпевших бесплатно довозили до места. А если нет, то приходилось второй раз оплачивать проезд. Весь город на себе ощутил сполна несовершенство пассажирских автоперевозок, но улучшать их никто не торопился.

Шло время. Трамвайный цех, «выросший» до муниципального треста «Электротранспорт», жалуясь на бедность, периодически повышал стоимость проезда. За трамвайщиками «тянулись» автобусники: чего гнушаться лишней копейкой? Транспортные городские монополисты не спешили создать какой-то сервис хотя бы в уплате за проезд: скажем, для удобства пассажиров продавать единые проездные билеты и на трамвай, и на автобус, как в цивилизованных мегаполисах. Для максимального сбора средств «Электротранспорт» не гнушался ежедневно выпускать контрольные проверки на линии. Не такие, как в других городах, там во время движения транспорта контролеры оперативно пробегают по салонам. А более основательные. С многоминутной остановкой вагонов и привлечением якобы для соблюдения порядка собственных омоновцев. С их помощью трамвайщики «вытряхивали» из горожан пятачки, а особо непослушных учили правилам поведения за закрытыми шторками служебного автобуса. Ради денег трест шел на эти непопулярные меры, по-прежнему не считая себя обслуживающей организацией.

Самоуверенность монополистов не позволила «Электротранспорту» увидеть подрастающую «рыночную» поросль – маршрутные такси. К сожалению, инициатива в их появлении принадлежит не автобусному парку. Хотя, казалось, кому, как не ему, ежегодно готовящему с помощью центра занятости по нескольку десятков водителей, следовало взять бразды правления? Но случилось то, что должно было произойти: предприниматели взяли лицензии на перевозку пассажиров. Сейчас «ГАЗели» ТНТ, «Афины-Паллады», «Автолайна» бегают практически по всем улицам. Они продублировали не только имеющиеся городские маршруты, но и добавили новые. Платежеспособные пассажиры «раскусили» преимущества и решили не тратить время и нервы в общественном транспорте. На малых автобусах передвигаться по городу тепло, комфортабельно, быстро и относительно дешево: всего на два рубля дороже муниципальной стоимости проезда. Не нужно идти на остановку, достаточно на проезжей части махнуть рукой нужному такси. Есть свободные места – водитель остановится, по просьбе высадит там, где требуется пассажиру.

«Электротранспорт» уменьшил количество трамвайных вагонов на своих маршрутах – с конечных остановок стали ездить меньше. Зачем, к примеру, ехать от улицы Тевосяна до цеха покрытий на трамвае, если туда на сорок минут раньше можно домчаться на автолайновском такси 37-го маршрута? Нынче стало модно, договариваясь о встрече, спрашивать, какой маршруткой можно добраться до условленного места. О трамваях и автобусах по телефону и речи не ведут. Хотя «Электротранспорту» особо грустить о частичной потере пассажиров не следует: он остается монополистом после десяти часов вечера, когда все «ГАЗели» отправляются на отдых.

– Удобно ли вам передвигаться по городу в маршрутных такси? – спрашиваю нашу читательницу Татьяну Крум.

– Да.

– Комфортно?

– Не всегда. Водители, не спрашивая разрешения, курят во время движения. Но запах табака можно перетерпеть. А вот грубости, которой с лихвой хватает в общественном транспорте, честно говоря, слышать не хочется. Некоторые «водилы» грешат этим, приводя довод: «Не нравится – не езди». Беспокоит, что водители маршруток в погоне за деньгами собирают плату за проезд во время движения. В эти моменты они меньше внимания уделяют дороге, и может, на мой взгляд, произойти ДТП.

Наша читательница забыла еще об одном. Большинство водителей опять-таки в погоне за деньгами «забывают» обилечивать и потому имеют «черный нал». Собственно, пусть работодатель и работник сами между собой выясняют отношения. А вот во избежание неприятностей пассажирам билетики выдавать надо: мало ли кто проверит маршрутное такси…

Сотрудники ГИБДД с горечью констатируют: участились случаи управления автобусами малого типа нетрезвыми, работающими по договору найма у частных предпринимателей. В борьбе за пассажира маршрутки гоняют, невзирая на гололед, расположение транспорта на улицах и предписания дорожных знаков. На моих глазах 9 марта утром маршрутка № 44 с государственным номером АЕ-330 у трамвайной остановки на улице Труда подобрала пассажира прямо посередине шоссе… А сколько «подрезов» идущих вслед машин совершают маршрутки, сколько внезапных остановок они производят во время рейса… Идущие следом машины чудом не совершают столкновение. Это подтвердил работник ММК Владимир Загоскин. Он же отметил, что на конечных остановках – в районе Зеленого Лога, у магазина «Юго-Западный» на улице Тевосяна маршрутки стоят столь кучно, что мешают проезду автомашин…

Частное такси – дело неплохое. Конкуренция сдерживает растущие аппетиты монополистов, заставляет их приспосабливаться к рынку. Если бы на городских линиях не появились малые автобусы, то цены на проезд в муниципальном транспорте, надо полагать, давно бы выросли. Но и работникам растущего транспортного бизнеса Магнитки следует все-таки вежливей относиться к пассажирам – источнику их дохода. Конечно, большинство устроит и такой сервис – лучшего они в нашем городе и не видели. Но если есть предложение, почему бы не быть спросу? Или господ предпринимателей не заботит, что думают об их бизнесе люди среднего достатка?

Геннадий ПОГОРЕЛЬЦЕВ.

Неслучайная случайность

ДЕТИ НА ДОРОГАХ

Только 27 февраля в Магнитогорске в результате ДТП пострадало трое детей, второго марта – двое, на следующий день – еще один ребенок. Итого шестеро, пять из которых госпитализированы в реанимацию. Такой трагедии город не помнит давно.

27 февраля водитель «ВАЗ-21102», следуя по Гагарина, напротив дома № 18 сбил ученицу первого класса шестой школы. В тот же день на Индустриальной напротив дома № 5 первоклассница школы № 65, выйдя из машины с левой стороны, при переходе проезжей части была сбита «ВАЗ-21065». В 19.35 27 февраля неизвестный водитель на улице Маяковского напротив дома № 52 тяжело травмировал ученика третьего класса школы № 21.

Второго марта водитель автомобиля «ВАЗ-21099» в проезде Сиреневый напротив дома № 11 наехал на первоклассницу школы № 67, переходившую проезжую часть дороги в неустановленном месте. В этот же день водитель «ВАЗ-2104» в районе остановки «Улица Энгельса» по проспекту К. Маркса сбил семиклассницу школы № 33. Третьего марта на улице Советской напротив дома № 60 водитель «ВАЗ-2112» наехал на ученицу школы № 65 – в установленном для перехода месте.

Родные и близкие травмированных считают, что не только неосторожность их детей привела к трагедии на дороге. Водители, в основном, убеждены, что это случайность. Но о какой случайности они ведут речь, когда большинство из них зарегистрированы в базе данных ГИБДД за неоднократное превышение установленной скорости движения, управление транспортом в алкогольном опьянении?..

Непонятно, что заставляет «низколетящих» не обращать внимания на возникновение возможной опасности? И вообще, откуда берется это упоение скоростью в городском массиве? Откуда такая уверенность, что находящийся рядом с дорогой ребенок не сделает роковой шаг? Кто вообще дал право водителю не предвидеть такого рода опасность? Или наступающая весна уже растопила не только снег, но и мозги водителей? И они забыли, что дети на дороге непредсказуемы?

Объявлена операция «Внимание, пешеход!» Как вы думаете, хоть кто-нибудь обратил внимание на призывы о соблюдении правил? Статистика утверждает – нет! Ежедневно в сводках ГИБДД растет количество ДТП. О каких «предупреждениях» и «душевных беседах» со стороны ГИБДД может идти речь в такой ситуации? В оправдание слышишь: ритм жизни, видите ли, такой, все спешат. А для предотвращения трагедии всего-то и нужно – быть чуточку внимательнее. И думать, куда и как ты едешь. Будь скорость водителей меньше, тогда и среагировать они могли быстрее, и на тормоза надавить пораньше, и травмы детей оказались бы не такими тяжелыми. Следовало не сигналить, а принять меры для экстренной остановки.

Почему так? Что может стать причиной трагедии: безнаказанность, беспечность? Или элементарное нежелание привыкать к порядку и быть гражданином общества? Тысячи вопросов терзают душу и сердце! Люди, что вы творите! Ведь дети – это будущее, им еще хватит горя в нашей сложной жизни. Не лишайте их детства!

Федор СУМАРОКОВСКИЙ,
старший инспектор отдела ГИБДД УВД Магнитогорска.

Осторожно, переезд

ПАМЯТКА

Государственная инспекция безопасности дорожного движения Магнитогорска провела акцию «Внимание, переезд!», в ходе которой особое внимание уделялось соблюдению Правил дорожного движения при проезде железнодорожных переездов.

Еще раз напоминаем водителям: в соответствии со ст.12.10 п.1 КоАП РФ «Пересечение железнодорожных путей вне железнодорожного переезда, проезд на закрытый шлагбаум, запрещающий сигнал светофора, остановка, стоянка на железнодорожном переезде» предусмотрен административный штраф в размере пяти минимальных размеров оплаты труда или лишение прав на управление транспортным средством от трех до шести месяцев. В соответствии со ст.12.10 п.2 КоАП РФ: «Нарушение правил проезда через железнодорожный переезд» предусмотрен административный штраф в размере одного размера минимальной оплаты труда.

Игорь ЛОХВИЦКИЙ,
старший госинспектор дорожной инспекции ГИБДД УВД.

КТО ОЧЕВИДЕЦ?

27 февраля около 19.35 на ул. Маяковского напротив дома № 52 неизвестный на автомобиле «ВАЗ-2106» наехал на ученика третьего класса школы № 21. Водитель автомашины с места ДТП скрылся.

28 февраля около 01.05 на проспекте Маркса напротив дома № 67 (район крытого рынка) неизвестный на автомобиле «ВАЗ-2110» белого цвета совершил наезд на двух пешеходов, 18 и 23 лет, которые получили травмы различной степени тяжести. Водитель с места ДТП скрылся.

Очевидцев данных происшествий и лиц, располагающих какой-либо информацией, просим сообщить в ОГАИ УВД по адресу: ул. Кирова, 62, каб. № 1, или позвонить по телефонам: 24-34-39, 24-01-43, 24-82-02 (тел. доверия).

АВТОСАЛОН

«Лады» - в Женеве...

В женевском выставочном центре PalExpo представляли лучшие достижения автомобильной индустрии.

Этот автосалон является не только крупнейшим в Европе, но и наиболее независимым. Его организаторы подходят ко всем фирмам-производителям одинаково беспристрастно: в Швейцарии нет собственной автомобильной промышленности, и перекосы в сторону «своих» фирм, имеющие место в других странах, невозможны.

В этом году свои детища представили 262 фирмы из 30 стран, выставившие около 900 моделей. Среди серийных машин-лидеров – универсал и седан «Пежо-407», новая «Ауди-А6», «Феррари-612», купе и кабриолет «Шевроле-Корвет», «Мицубиси Кольт», кабриолет «БМВ» 6-й серии и два кабриолета «Крайслер».

В Женеве уделили внимание и новейшим разработкам. Концепт-кары представили Citroen, Fiat, Mazda, Nissan, Opel, Renault, Subaru, Toyota и Volvo.

Руководство автосалона отметило, что если раньше фирмы специализировались только на одном классе машин, то сейчас они хотят выпускать автомобили для всех секторов рынка.

Россия на женевском автосалоне представила последние модели семейства «десяток» АвтоВАЗа, автомобиль на водородном топливе «Антел-2» и гоночную «Ладу Революши».

Михаил ЧЕЧЕВИЦКИЙ.

...«Охотник» в Монголии

Завершено производство «УАЗ-469», точнее, модели «УАЗ-3151», которую ОАО «Северсталь», владеющее Ульяновским заводом, называет классической, а вся Россия – «козлом».

Работы над этим автомобилем начались еще в 1959 году, а его окончательный вариант с индексом «УАЗ-469» сформировался спустя четыре года. Производство этого вездехода по ряду причин удалось начать только в декабре 1972 года. Спустя 13 лет автомобиль привели в соответствие с международными экологическими нормами и требованиями безопасности и назвали «УАЗ-3151». Несмотря на все его достоинства и солидный стаж выпуска, уже к 90 годам отставание «УАЗа» от других автомобилей стало нетерпимым. Завод сделал многое, чтобы сохранить лучшие качества 469-й машины в вездеходе, названном «Hunter» – «Охотник».

Иностранное имя стало отражением интереса, возникшего к продукции завода на внешних рынках. Монголия, страны Ближнего Востока и Латинской Америки охотно берут «УАЗик», поскольку равных по проходимости больше не выпускает никто. Теперь «Охотнику» предстоит доказать, что покупатели доверяют испытанной марке не напрасно. Двигатель новинки – кроме бензинового с впрыском мощностью 140 л.с. теперь можно приобрести вариант с 86-сильным турбодизелем – отвечает экологическим требованиям Евро-II. В числе нововведений – современное сцепление LuK, пятиступенчатая коробка передач, передние дисковые тормоза, ведущие мосты типа «Спайсер», передняя пружинная подвеска, гидроусилитель руля. Новая косозубая раздаточная коробка работает значительно тише – уровень шума снижен на 8–10 децибел. Она более надежна и проще в управлении: подключение переднего моста и переход на пониженные передачи теперь осуществляются одним рычагом. Да и кузов стал куда более комфортабельным.

С 1972 года УАЗ изготовил свыше 1,8 млн. «козликов», а в конце прошлого года с конвейера завода сошел первый «Hunter». Пришел «Охотник». И не стало «козла».

«Вокруг света».

Не бывает обязательств, которые исполнялись бы без доли принуждения.

Яромир СУДАК

Нарушил - плати в срок

ОФИЦИАЛЬНО

Государственная инспекция безопасности дорожного движения города Магнитогорска информирует водителей транспортных средств о том, что с 11 декабря 2003 года вступила в законную силу статья 20.25 КоАП РФ «Неуплата административного штрафа либо самовольное оставление места отбывания административного ареста». Неуплата административного штрафа в срок, предусмотренный кодексом, влечет наложение административного штрафа в двукратном размере суммы неуплаченного административного штрафа либо административный арест на срок до пятнадцати суток. Самовольное оставление места отбывания административного ареста влечет административный арест на срок до пятнадцати суток.

Согласно статье 32.2 КоАП РФ, лицо, привлеченное к административной ответственности, не позднее 30 дней со дня вступления в законную силу постановления о наложении административного штрафа обязано предоставить копию документа (квитанцию), свидетельствующую об уплате административного штрафа, должностному лицу, вынесшему постановление. Таким образом, оплатив штраф в Сбербанке, необходимо принести квитанцию в ГИБДД, которое вынесло постановление. В каждом отделении ГИБДД Магнитогорска существует кабинет административной практики, где принимают квитанции об уплате административного штрафа. В случае непредоставления квитанции об уплате штрафа инспекторы ДПС будут составлять протокол по статье 20.25 КоАП РФ и материал направлять для рассмотрения в суд.

График работы административной практики ОБДПС ГИБДД (кабинет № 3), ул. Кирова, 62:

понедельник – с 14.00 до 17.00;
вторник – с 10.00 до 17.00;
среда – с 14.00 до 17.00;
четверг – с 10.00 до 17.00;
пятница – с 10.00 до 16.30.

Перерыв во все дни недели – с 13.00 до 14.00.

Телефон 24-19-09 или телефон доверия ГИБДД – 24-02-82.

Минимальные пятьдесят рублей

В городе проходит операция «Внимание, пешеход!»

В городе проходит операция «Внимание, пешеход!» Сотрудники ГИБДД особое внимание уделяют правилам проезда пешеходных переходов и остановок общественного транспорта, соблюдению пешеходами правил дорожного движения…

Одно дело – ехать на собственном автомобиле по улицам, ругая на чем свет стоит перебегающих дорогу пешеходов, другое – наблюдать за происходящим из окна машины ДПС. Короче, бензин и машина – милицейские, идея – редакции. Захотелось познакомить читателей с тем, как народ относится к ПДД и родной Госавтоинспекции. Забегая вперед, скажу: с уважением. И пониманием. Но только после того, как пешеходы получают от работников ГИБДД копию постановления по делу об административном правонарушении. Маленькая деталь: если в течение месяца штраф не уплачен, его удваивают, или по решению органов налагают административный арест до 15 суток.

…В советские времена инспекторов ГАИ уважали. Увидев милицейскую машину с мигалками, даже не пытались ступить на проезжую часть в неположенном месте или на запрещающий сигнал светофора. Оштрафуют, составят протокол и передадут на предприятие в рабочий коллектив для проработки. За одно нарушение минимум полгода склоняли фамилию на всех цеховых собраниях. Ныне осуждение коллег – мера непопулярная. И переход в неположенном месте – явление обычное. Для некоторых и пешеходные ограждения не помеха – перелазят, прямиком «дуют» через дорогу. Но ведут себя по-разному: одни пытаются жестами усовестить водителей и приостановить движение, другие просто перебегают, третьи – делают вид, что не видят мчащихся на полной скорости машин.

Итак, мы в пути. Экипаж дорожно-патрульной службы Дмитрий Авдонин и Егор Евдокимов выбрали относительно небольшой маршрут: улица Завенягина – проспект Маркса – улица Гагарина – проспект Ленина. Чем опасна улица Авраамия Павловича? На ней ближе к перекрестку с проспектом Маркса по обе стороны расположены ярмарки, и народ, не обращая внимания на дорожные знаки, простодушно переходит дорогу. ДПС включает мигалку, затем громкоговорящую связь:

– Молодой человек, где следует переходить проезжую часть?

Тот с трамвайной линии послушно возвращается обратно. Через тридцать метров – указатель пешеходного перехода. Там и перейдет. Зачем подвергать свою жизнь опасности? Каждый человек имеет индивидуальную реакцию: один успевает оценить ситуацию и выскакивает почти из-под колес автомашины, другой – попадает на больничную койку. У третьего – из-за собственной неосторожности летальный исход. Свыше полусотни пешеходов погибло в прошлом году на дорогах, в нынешнем печальный счет открыт еще в январе.

Причина гибели людей – мягкость наших законов, считают инспектора ГАИ. Если бы сумма штрафа превышала действующую минимум раз в десять–пятнадцать и административный арест был увеличен хотя бы до месяца, то горожане не посмели бы нарушать ПДД. А если какой-то смельчак рискнул перебежать дорогу, то только в отсутствие «гаишников».

– По Маркса переходят проезжую часть практически везде, – комментирует обстановку патруль в перерыве между громогласными увещеваниями пешеходов. – Особо рьяных мы наказываем, но не без проблем. Если личность водителей мы легко можем установить по водительскому удостоверению, то пешеходы, как правило, утверждают, что не имеют при себе документов. Могут назваться любым именем и указать в постановлении по делу об административном правонарушении любой адрес.

Вопреки утверждению инспекторов ГИБДД, что самые неуправляемые пешеходы – пенсионеры, в откровенные нарушители попали молодые. Переходил площадь Мира близ трамвайных путей 21-летний работник УПП комбината Артем К. и поплатился – наряд пригласил его в машину для составления постановления по делу об административном правонарушении. Естественно, документов у нарушителя не было, он легко согласился, что ПДД соблюдать надо. И напоследок сознался: мол, впервые нарушил правила.

Около «Огней Магнитки» патруль остановил преподавателя госуниверситета Ольгу Д., переходившую проспект наискосок.

– Знала бы, что будет операция «Внимание, пешеход!», захватила бы полтинник с собой. Отдала, и дело с концом, – сокрушалась она.

– Мы денег не берем, уплатите в течение месяца штраф в банке, – ответствовали сотрудники ГИБДД. – Почему вы, представитель столь уважаемой нами профессии, переходите дорогу в неположенном месте? На улице гололед, вдруг попадете под машину?

– Не попаду, – самоуверенно отвечала 35-летняя Ольга. – Автомашины сбивают, как правило, пенсионеров. Они в жизни много нагрешили, вот их и настигает кара…

Такая вот «преподавательская» философия. Инспектора пытались переубедить: а попавшие под машины дети тоже много нагрешили? Или расплачиваются за чужие грехи? Бесполезно. Выходя из машины, Ольга обронила, что отныне всегда полста рублей будет у нее в портмоне для оплаты штрафа наличными.

Есть мамаши, которые тащат, несмотря на сопротивление, своих детей на переходах на запрещающий сигнал светофора. Тех в школах учат переходить на зеленый свет с начальных классов.

…Машина дорожно-патрульной службы миновала улицу Гагарина, свернула на проспект Ленина в сторону новых кварталов. Близ цирка и обувной фабрики инспектора ГАИ много раз призывали переходить улицу по правилам, и земляки возвращались обратно, чтобы пропустить машину с мигалкой и дальше нарушать ПДД.

Поневоле задумаешься: почему? Раньше ведь этого не было. В какой-то момент допустили вседозволенность, а теперь наводить порядок оказалось гораздо сложнее. И теперь не поможет разовая операция, только ежедневная методическая работа.

Геннадий ГИРИН.