

7 июня 2012 года было вроде заурядным рабочим днем. И при этом необычным: Европейская экономическая комиссия ООН объявила его Международным днем привлечения внимания к железнодорожным переездам. Транспортные чиновники должны были в этот день напомнить прописные истины, которые все автомобилисты, вообще-то, и так обязаны знать. Автор решил подключиться к этой кампании и отправился с объездом по Подмосквовью.



Пути поезда и автомобиля не должны вовсе пересекаться. Но понятно, что до того светлого момента, когда автомобильные дороги будут проходить только под или над железными, нам еще очень далеко. А значит, переезды со звоночками и мигающими красными огнями ждут нас – и нарушителей, и тех, кто соблюдает правила!

Нельзя выезжать на переезд, если шлагбаум опустился, надо соблюдать дистанцию, не обгонять. Однако... За пять месяцев 2012 года в одной только Москве наказали 645 нарушителей, которые переезжали железнодорожные пути, наплевав на запрещающий сигнал семафора и закрытый шлагбаум. А в прошлом году в России на переездах произошло 228 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 49 человек, а еще 191 – пострадал.

КТО ТАК СТРОИТ!

Приближаюсь к переезду недалеко от Звенигорода. В этом месте шоссе пересекает однопольную дорогу, по которой ходят лишь электропоезда, причем не слишком часто.

Если судить по длинной очереди, мне «повезло» – видимо, ждем электричку... Впрочем, оказалось, никакого поезда нет, переезд открыт, просто машины двигаются с черепашьей скоростью. По только что уложенному асфальту я наконец-то дотащился до шлагбаума.

Кто так строит?! Ровное асфальтовое покрытие закончилось точно перед переездом. А дальше – рельсы в окружении глубоких ям, которые водители преодолевали очень осторожно, боясь повредить подвеску. Потому-то и километровая очередь. Увы, такая же картина во многих местах Подмоскovie, где автомобильная дорога вынуждена пересекать железную. Я в течение двух дней проехал по области более 300 км и могу утверждать это со всей ответственностью.

Объясняется все очень просто: у автомобильных и железных дорог разные хозяева. С РЖД спрашивают за качество рельсов (это логично), а с управления автодорог – за дорожное покрытие. А состояние полотна между рельсами, хоть и является зоной ответственности РЖД или компании, владеющей рельсовой дорогой, волнует эти ведомства в последнюю очередь.

Ведь главное, чтобы поезда ходили беспрепятственно. Получается, как положили деревянный настил лет пятьдесят назад, так и забыли про него.

Вот такой замкнутый круг. Особенно тяжелая ситуация складывается там, где железнодорожная ветка ведет к какому-нибудь заводу или складу. В таком случае, считай, переезд можно преодолевать лишь на танке. И вот проносятся по путям современные поезда, не сбавляя скорости, по современным дорогам едут красивые иномарки, а точки пересечения их маршрутов никак с прошлого века не изменятся.



Дорогу и переезд обслуживают разные ведомства, поэтому новый асфальт проложили только до границы рельсового участка. Ямы на переезде – зона ответственности РЖД.

КТО ВИНОВАТ?

Когда требуется назначить виновных в той или иной аварии, железнодорожное ведомство, как правило, быстро соглашается с выводами ГИБДД: во всем виноваты плохие водители. Они сами, дескать, ПДД нарушают, выезжают на запрещающие сигналы под закрытые шлагбаумы, в результате чего происходят страшные аварии... В какой-то степени так оно и есть, только о том, как повлияло состояние переездов на аварийность, чиновники почему-то умалчивают.

Мы направили официальные запросы от редакции журнала в ГУОБДД МВД РФ и ОАО «РЖД» с просьбой ответить, кто официально отвечает за состояние железнодорожных переездов и куда жаловаться водителям, если авария произошла в таком месте. На момент сдачи номера ответ мы получили лишь из РЖД. В ГИБДД, видимо, хватает других проблем.

Итак, вот рекомендации железнодорожников. Если вы обнаружили яму на переезде, надо написать жалобу в районную ГИБДД или в подразделение РЖД, на балансе которого находится ветка (а лучше по обоим адресам); к письму желательно приложить фотографии. Как отреагируют на заявление чиновники, сказать сложно. Тем не менее надеюсь, что, когда количество таких жалоб превысит некую критическую массу, владельцы путей отремонтируют конкретный переезд. Я решил подобный эксперимент провести на описанном выше переезде под Звенигородом, о результате обязательно сообщу.

К слову сказать, ГИБДД, по моим наблюдениям, за переездами следит весьма бдительно. Причем слежка идет двумя способами. Первый: экипаж несет дежурство у переезда открыто и реально занимается предупреждением нарушений. Второй: патруль устраивается в укромном месте сразу за переездом и отлавливает самонадеянных нарушителей.

Ловить их, конечно, надо. И наказывать тоже. Но, по-моему, больше пользы будет, если стражи порядка приглядят еще и за состоянием полотна самих переездов. Ведь рычаги давления на хозяев железных дорог у них есть! Но, конечно, водителей ловить и наказывать легче – результат сразу на руках...

РЖД В ОТВЕТЕ

1. В мае 2007 года ОАО «РЖД» сменило фирменный стиль. Бюджет проекта неизвестен, но, по оценке экспертов, мог составить не менее 150 млн. долларов. Почему же на переезды денег не хватает?

2. Если переезд разбит и из-за этого был поврежден автомобиль, ответственность будет нести организация, на балансе которой находится этот участок железной дороги.

3. На «плохой» переезд нужно жаловаться по всем адресам: местной власти, в ГИБДД, управление железной дороги, прокуратуру... Иначе он так и будет разрушаться дальше!