

## Точка зрения

**Вначале, я не обращал внимания на парней и их пение. Но меня вдруг осенило: да это слова о нас, усталых и мрачных пассажирах, едущих домой с работы в старых, раздолбанных и дребезжащих, холодных вагонах электрички по российским железным дорогам. Я стал беззвучно подпевать, чуть меняя слова песни: «Эх, российские железные дороги... пыль да туман, холода, тревоги да сплошной обман...». Ведь душит нас ОАО «Российские железные дороги». Ездим мы десятилетиями в этих «бараках» на колесах без туалетов, зачастую как селетки в бочке: летом — в дикой жаре, зимой — в холоде, на покосившихся, кое-как отремонтированных скамейках. Потеем и задыхаемся, мерзнем и дрожим, часами мучаемся и терпим, чтоб, извините, не «обделаться».**

Парни допели песню, собрали деньги и ушли в другой вагон. А я заснул. И приснился мне сон: перед глазами всплыло холеное лицо президента ОАО «РЖД» господина Якунина, он стоял в проходе электрички и тоже очень внимательно слушал песню. Слушал, слушал, а потом вдруг заплакал... Проняла его, голубчика, песня. А, может, увидев наши мрачные усталые лица и дрожащие от холода тела, он вспомнил о пригородных перевозках и о нас, пассажирах? Вот только кто мы для господина Якунина — груз или люди?

Миллионы пассажиров ездят на электричках. Многие ежедневно добираются из разоренных реформами деревень, поселков, небольших городов на работу в Санкт-Петербург, затрачивая на это очень много времени. Я, например, — три часа туда и обратно, другие — по пять часов. В год я 30 суток провожу в электричке, другие граждане — больше. Для нас электричка уже не просто средство передвижения, она для нас — среда обитания. Мы живем в ней, спим, едим, учимся, проводим досуг. И не стыдно Вам, господин Якунин, в XXI-ом веке так нас транспортировать?

Ведь как Вы красиво говорили на недавнем праздновании 170-летия железной дороги о роли «РЖД» в экономике страны, о новых грандиозных проектах и программах, о ежегодном росте грузооперевозок, о новых скоростных магистралях, о бизнес-вагонах и ретро-поездах, где есть даже душ и выход в Интернет. Об этом Вы говорили, а о нас забыли. Хоть намекнули б, обнадежили: мол, следующее поколение не будет жить в электричках, а будет, как в цивилизованных странах, быстро и комфортабельно добираться до станции назначения... Может, потому и заплакал Владимир Якунин, что не сбудется это. Во всяком случае, в его президентство...

А дальше снилось мне детство. Было это почти полвека назад. Я поднялся по лестничному маршу с нормальными, соответствующими СНиПу ступеньками на прочную платформу, оборудованную ограждением, навесом от дождя, освещением. Подошла электричка, открылись двери, и я спокойно в неё вошел. Мне это так нравилось, я был так восхищен. Но это было так давно...

Сейчас, полвека спустя, входя в электричку, я не могу не констатировать: сколько времени прошло — и Гагарин в космос слетал, и коммунизм мы чуть было не построили, и СССР развалился — а она, электричка родная, какой была, такой и осталась. Впрочем, не такой: местами облупилась, местами пугает своим внешним видом. К тому же сейчас я с большим трудом взбираюсь на платформу по ступенькам из досок и остатков бетона, не соответствующим ни каким СНиПам, и чудом не падаю из-за отсутствия перил. Платформа, по которой я иду, напоминает сооружение, попавшее под обстрел противника и временно восстановленное саперами: рухнувшие бетонные пролеты заменены деревянными настилами, ограждение местами отсутствует, а местами заменено досками. Навес от дождя прохудился, освещение есть, но не каждый месяц: соблюдается режим светомаскировки.

Всегда радостно видеть подъезжающую электричку. Правда, чутко она опоздала, всего-то на 15 минут, но да это ерунда. Сейчас главное — сестра в неё, родимую! Открывается дверь, но не вся, а только половина. Напрягаюсь, делаю бросок — ведь от края платформы до ступенек вагона сантиметров 60 или 70. Есть! Я в тамбуре, при этом не споткнулся, не упал. А, бывает, кому-то не повезет, у кого ноги короткие и тело грузное. А уж о проблемах пожилых людей или инвалидов в данном случае и думать страшно.

Вот уж истинно вещает диктор на Финляндском вокзале: «Железная дорога — зона повышенной опасности...». Только зона эта распро-



## «ЭХ, ДОРОГИ, ПЫЛЬ ДА ТУМАН...»

**Совсем недавно я, возвращаясь домой с работы на электричке, услышал песню. Ее пели под гитару два подвыпивших парня в расчете на вознаграждение пассажиров. Мы ехали в холодном, промозгом вагоне. Кто-то читал газету, кто-то беседовал, кто-то дремал. Пели парни, в общем, неплохо, даже проникновенно, да и песня была знакома всем сидящим. При воцарившейся тишине звучало: «Эх, дороги... пыль да туман, холода, тревоги да степной бурьян...».**

страняется не только на полотно железной дороги, но и на платформы и саму электричку. Если кто сомневается в достоверности описанного, даю адрес для проверки: Ленинградская область, поселок им. Морозова, железнодорожная платформа «21 км». И это не единичный пример. Таких платформ по Ленинградской области не десятки, а сотни, где нарушаются «Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации» и где нарушения эти представляют реальную угрозу жизни и здоровью пассажиров.

Я просыпаюсь от громогласного: «Предъявите билеты!». Контролеры! В вагоне оживление, крики. По проходу бегут мальчишки и девочки 12–14 лет. Это бежит наше «будущее» от контролеров в соседний вагон. У них нет билетов и нет денег. А контролеры бегут за нашим «будущим» — вернее, гонят его, как охотники волков... Эх, господин Якунин! Грустно! При имеющихся доходах «РЖД» сделайте для нашего «будущего» льготу — бесплатный проезд на пригородных электричках детям до 14 лет. Может, этих 20–30 рублей подросткам как раз не хватает на чай с пирожком. И тогда Вы, господин Якунин, войдете в историю как благодетель во имя «будущего». Пусть наше «будущее» ездит на электричках бесплатно — на учебу, в театры, музеи, на спортивные площадки и стадионы. Может быть, тогда не будет оно бить стекла, ломать скамейки и двери в вагонах электричек.

Вот я и приехал. Пора выходить. Дверь не открылась вообще. Наваливаюсь на створку двери, с трудом открываю, кто-то сзади открывает вторую створку. Есть! И сваливаемся мы, пассажиры, в ночь, как парашютный десант во вражеский тыл. Сплошная тьма. Толпа движется по платформе к спуску. В темноте давка, кто-то падает. Крик! Приехали. Смотрю на часы: от Финляндского вокзала до посёлка им. Морозова (платформа «21 км») я добрался за 1 час 30 минут. Бывает, и очень часто, — дольше. Хотя по расписанию это время должно быть не более 1 часа 10 минут. К сожалению, по расписанию, за исключением времени отправления из конечных пунктов, электрички не ходят никогда!

А ведь в 70 — 80 годы прошлого века это же расстояние в 46 километров до Финляндского вокзала электричка покрывала за 55 – 60 минут.

Давайте проведем грубый расчет. Ежедневно около 2500 человек отправляются из посёлка им. Морозова в электричках на работу, из них около 2000 в — Санкт-Петербург. Ежедневно на

этот путь (туда — обратно) они тратят 3 часа. Умножим на 2000, получим 6000 часов. Ежемесячно около 120 000 часов, ежегодно — 1300000 часов. Вернемся в 80-ые годы прошлого века, когда на этот же путь (туда — обратно) затрачивалось два часа. Тогда тратили на дорогу в год на 420000 часов меньше. Это только по одному маршруту и от одной станции. Не ошибусь, если скажу, десятки миллионов часов теряет рабочий люд Ленинградской области, работающий в Санкт-Петербурге из-за регресса на железной дороге. А по России? С одной стороны, нам говорят, не хватает рабочих рук, срочно требуются гастарбайтеры. Но даже одно сокращение времени в пути на 10–30 минут даст условно тысячи дополнительных рабочих рук только для Санкт-Петербурга.

Кто-то из высокого железнодорожного начальства озабоченно твердит: пассажирские пригородные перевозки убыточны. Но для кого они убыточны и почему? Для ОАО «РЖД», возможно, этот вид пассажирских перевозок убыточен. А для страны, для государства? Сейчас люди, теряя по 2–3 часа своего времени, едут на работу создавать ВВП. И если вдвое сократится это время и люди будут меньше уставать, тогда они больше времени будут посвящать семье, учебе, спорту. А наши пенсионеры! Их ведь тоже миллионы по стране, они добираются до садоводств на электричках, преодолевая большие железнодорожно-транспортные трудности. Таким образом, эту проблему надо рассматривать не только как экономическую, но и как социальную.

Подтолкнуть ОАО «РЖД» к началу немедленной масштабной реконструкции в сфере пригородного пассажирского движения может и должно государство и правительство. Да и мы, пассажиры, не должны оставаться в стороне. Существуют различные нормативные документы, где за нами, пассажирами, прописаны права и обязанности. Правда, получить или купить эти документы крайне сложно, так как если все пассажиры будут знать не только свои обязанности, но и права, да ещё требовать их исполнения, то движение пригородных электропоездов можно закрывать.

Возьмем для примера такой почти «секретный» документ, как «Санитарные правила по организации пассажирских перевозок на железнодорожном транспорте. СП 2.5.1198-03» (далее «СП»). Эти нормы и требования устанавливают предельно допустимые уровни (ПДУ) физических факторов и предельно допустимые концентрации (ПДК) вредных

химических веществ, регламентация которых обеспечивает безопасность условий труда обслуживающего персонала и проезда пассажиров. В них прописаны параметры микроклимата, освещенности, шума, общей вибрации, инфразвука, состояния воздушной среды, электромагнитных полей в помещениях «МВПС» (мотор-вагонный подвижной состав, в нашем случае электропоезда для перевозки пассажиров). Вряд ли кто-то из пассажиров знает об этих правилах, тем более об их содержании. Их не вывешивают на видных местах, хотя в них много чего интересного. Есть в них и предельно допустимые уровни звука и звукового давления в салоне, освещенности, предельно допустимые значения виброускорений, предельно допустимые уровни электромагнитных излучений. Мы, пассажиры, воздействие всех этих физических факторов испытываем на собственной шкуре. Взять хотя бы так называемые «гудящие» вагоны». Гул от компрессоров в них такой, что если бы господин Якунин хоть раз бы проехал в нем минут 30, то вряд ли ему захотелось повторить этот эксперимент.

Конечно, мы, пассажиры, понимаем, что установленные нормы соблюдаться не могут из-за технического состояния электропоездов 50-летней давности проектирования. Вы только представьте: первые электропоезда марки ЭР10-206, которые практически не изменились и на которых мы продолжаем ездить, начались серийно выпускаться аж в 1961 году. А «Санитарные правила» были написаны в 2003 году. Да и создавались они, скорее, не для пассажиров, а для двух субъектов: представителей руководства локомотивного депо, отвечающего за техническое обслуживание электропоезда, и специалистов государственного санитарно-эпидемиологического надзора. Это они осуществляют приемку в эксплуатацию и выпуск на линию электричек (п. 6.8. 10 «СП»).

Что будет, если мы все потребуем их выполнения в соответствии с Законом о защите прав потребителей? Я думаю, ничего не будет, даже если вы обратитесь в суд. Там, в суде, года через два или три, если у вас хватит сил, терпения и вам удастся обосновать и доказать свои претензии, вы получите решение по удовлетворению морального или материального ущерба. Может случиться и так, что ничего не получите, поскольку все эти правила, нормы, да и сам «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» написаны так, что действенных прав у нас, пассажиров практически нет. Большую часть этих документов занимают нормы, регулирующие отношения между «РЖД» и грузоотправителями, и грузополучателями, и вытекающие из них условия перевозки грузов, грузобагажа, багажа. В отношении грузов в них прописано все до мельчайших подробностей. Только пассажиру в них уделено самое ничтожное место. Вот и выходит, что для господина Якунина, мы, пассажиры, даже не груз...

Да, это не приятно для работников ОАО «РЖД», но надо признать, что годы застоя и бездействия в сфере пригородных пассажирских перевозок отбросили нас далеко назад в сравнении с развитыми странами. Я ни в коем случае не хочу обвинить линейных работников железнодорожного транспорта, работников локомотивных депо, они работают на том, что есть. Но Вы, господин Якунин, должны понимать, что на таких устаревших электропоездах и по таким железным дорогам в двадцать первом веке ездить нельзя! Обидно за наш терпеливый народ! Стыдно за Россию!

**Вот недавно читаю в газете: ОАО «РЖД» получило государственную поддержку на реализацию проекта скоростного движения пассажирских поездов на участке Петербург — Хельсинки в объеме 28 млрд рублей. А все затраты на этот проект в прогнозируемых ценах будут составлять 79,7 млрд рублей. Круто! В данном случае понятно, что не хочется ударить лицом в грязь перед финнами. А перед нашим пассажиром можно?**

**Я думаю, всё можно вернуть в другое русло. Чем не национальный проект — реконструкция и техническое переоснащение сферы пригородных пассажирских перевозок! Это затрагивает интересы десятков миллионов россиян. А, господин Якунин? Может, выступите с этой инициативой перед президентом и правительством? А мы потерпим пока и заодно песню допоем:**

*Снег ли ветер —  
Вспомним, друзья!  
Нам дороги эти  
Позабыть нельзя.*

**Владимир БОГОМОЛОВ**