ОНИ ЛЮБЯТ И УМЕЮТ ТРУДИТЬСЯ В КОМАНДЕ

СТР. 3

ДЕЛУ – ВРЕМЯ, РАБОТЕ – ЧАСЫ

СТР. 8–9

«ПИСЬМА СЧАСТЬЯ» ПИШУТ ЗДЕСЬ

СТР. 10

tbgazeta.by

Тот, кто не соблюдает Правила дорожного движения, нарушает закон Божий, запрещающий убийство и самоубийство.

Иоанн XXIII

Основана в 1996 г. Выходит 1 раз в неделю.

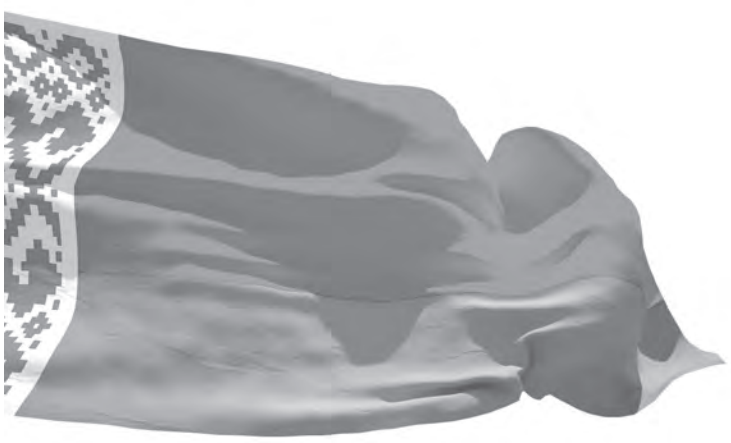
Издатель – учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» при содействии Госавтоинспекции и Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

8 августа 2020 г., суббота, № 30 (1071)

Открытие движения по новому Полоцкому путепроводу витебчане встретили как самый большой городской праздник – с шарами, весельем, выступлениями артистов. Введение этого объекта решило много проблем. Но не меньше радует жителей города на Двине новость о том, что сразу, без перерыва, строители приступили к реконструкции самой проблемной в областном центре улицы – Гагарина. Впрочем, общее веселье горожан разделили не все.

СТР. 6–7



Завтра, 9 августа, – выборы президента Республики Беларусь

ТРАНСПОРТНАЯ ИНСПЕКЦИЯ МИНТРАНСА

Значительный рост обращений граждан, связанных с качеством организации перевозок в междугороднем, внутриобластном и межобластном сообщениях, отмечают специалисты филиала Транспортной инспекции по Могилевской области.

Игра не по правилам

ФАКТЫ

– В ходе проведенных контрольных мероприятий нами были выявлены факты осуществления пассажирских перевозок в регулярном сообщении без заключения договоров с оператором перевозок ОАО «АТЭК-Могилев», что является нарушением законодательства, – отметил заместитель начальника филиала Транспортной инспекции по Могилевской области Александр Шелухин.

Также было установлено, что запись на рейсы «нерегуляров» ведется с использованием интернет-сайтов, на которых размещаются расписание движения, информация о стоимости проезда для одного пассажира, а также предоставляются услуги бронирования и резервирования места. Все эти факторы указывают на то, что перевозки осуществляются в регулярном сообщении, а следовательно, для этого необходимо наличие договора с оператором перевозок, которым на территории Могилевской области является ОАО «АТЭК-Могилев». Отсутствие договора влечет за собой административную ответственность перевозчиков, которые осуществляют перевозки пассажиров в регулярном сообщении под видом нерегулярных и при этом не имеют лицензии (перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении на сегодняшний день являются нелицензируемым видом деятельности), и тех, кто имеет лицензии, полученные ранее (пять–шесть лет назад), но с изменением законодательства соответствующие договоры не заключал и работает с нарушением правил и условий осуществления видов деятельности, предусмотренных в специальных разрешениях (лицензиях). Все это является административным правонарушением по ч. 1 ст. 12.7 КоАП Республики Беларусь и влечет наложение штрафа на индивидуального предпринимателя от 10 до 200, а на юридическое лицо – до 500 базовых величин. И для индивидуальных предпринимателей, и для юридических лиц санкцией статьи предусмотрена конфискация до 100 процентов суммы дохода, полученного в результате такой деятельности.

Кроме того, в соответствии с пунктом 124 положения о лицензировании отдельных видов деятельности, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 01.09.2010 № 450, выполнение автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении без заключения соответствующего договора является грубым нарушением законодательства о лицензировании, лицензионных требований и условий и может повлечь прекращение действия лицензии.

Однако многие перевозчики либо по своему незнанию, либо из-за нежелания не заключают договоры и продолжают работать в нерегулярном сообщении. Стоимость проезда у них зачастую меньше, но вот пассажир может столкнуться с определенными неудобствами: нет уверенности в том, что рейс состоится, или возникают вопросы с невыдачей проездных билетов.

Следует отметить, что в соответствии с требованиями Закона об автомобильном транспорте и автомобильных перевозках от 14 августа 2007 г. № 278-З (в редакции Закона Республики Беларусь от 17.07.2017 № 50-З) (далее – Закон) запрещается взимание платы с пассажиров, не являющихся заказчиком автомобильной перевозки пассажиров в нерегулярном сообщении (фрахтователем). Кроме того, в соответствии с Правилами автомобильных перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Совмина Республики Беларусь от 30.06.2008 № 972 (в редакции постановления от 31.08.2018 № 636) при нерегулярных перевозках не допускается выдача пассажирам проездных документов, применяемых при автомобильных перевозках пассажиров в регулярном сообщении. Но, несмотря на это, нерегулярные перевозчики продолжают принимать денежные средства от пассажиров и выдавать билеты.

Кроме того, Законом четко определены виды автомобильных перевозок пассажиров в нерегулярном сообщении, а именно перевозки предварительно организованной группы пассажиров к месту их работы, учебы, проведения массовых мероприятий, в связи со служебной командировкой, автомобильные, выполняемые в целях организации туристических путешествий, в том числе экскурсий, проведения свадебных, юбилейных и иных торжеств, ритуальных обрядов, автомобильные перевозки, выполняемые в целях транспортного обслуживания государственных органов (организаций).

– В ходе контрольных мероприятий со всеми перевозчиками мы проводим профилактическую работу, выдаем уведомления и вызываем их на беседы в Транспортную инспекцию, в ходе которых разъясняем действующее законодательство и указываем на необходимость заключать соответствующие договоры, – подчеркнул Александр Шелухин. – В конечном итоге наша задача – обеспечение контроля за соблюдением производителями транспортных работ и услуг законодательства в области транспортной деятельности.

Перевозчики пассажиров в регулярном и нерегулярном сообщении – игроки разных товарных рынков. И если кто-то из них начинает действовать не по правилам и перебираться на соседское поле, что создает условия для недобросовестной конкуренции, то это следует считать нарушением, за которое необходимо привлекать к ответственности.

В частности, Министерство антимонопольного регулирования и торговли Республики Беларусь высказало свою позицию по этому поводу. По мнению МАРТ, нынешняя ситуация на рынке автомобильных перевозок стала возможна из-за пробелов отраслевого транспортного законодательства.

ПО СЛЕДАМ РЕЙДА

Контроль за пассажирскими перевозчиками Транспортная инспекция осуществляет в тесной связке с Госавтоинспекцией, инспекцией МНС по Могилевской области и оператором – ОАО «АТЭК-Могилев».

Такой механизм работы наиболее результативный, позволяющий охватить все аспекты пассажирских перевозок, которые контролируют различные органы. Так, если в ходе рейдов выявляются нарушения по линии ГАИ, например, управление физическим лицом транспортным средством без государственного технического осмотра, то оформлением соответствующих материалов занимаются сотрудники Госавтоинспекции. Если речь идет о нарушении налогового законодательства, в частности, порядка приема денежных средств без КСА или использования КСА, то во всех этих случаях меры принимают сотрудники инспекции МНС.

В одном из рейдов представители филиала Транспортной инспекции и ИМНС по Могилевской области проверили перевозчика, на которого поступила жалоба от пассажира по поводу качества обслуживания. Перевозчик – нерегулярный, однако по всем признакам можно определить, что работает он в регулярном сообщении.

…Сотрудник Транспортной инспекции останавливает микроавтобус, водитель спокойно предъявляет документы, а потом и список пассажиров: везет он, дескать, организованную группу. На вопрос о сопровождающем отвечает просто:

– Он нас там ждет, обратно поедем уже вместе. У меня все в порядке, я могу ехать?

Однако мужчина не знает, что среди пассажиров, которых он вез, был и сотрудник налоговой. В ходе контрольной закупки он оплатил проезд до одного из населенных пунктов Могилевского района, однако никакого билета не получил. В разговоре с представителями Транспортной инспекции другие пассажиры подтвердили, что платили за проезд наличными, им также раздавали визитки с расписанием движения. Водителю пришлось признать свою вину, в скором времени его действиям будет дана правовая оценка.

ОФИЦИАЛЬНО

Филиалом Транспортной инспекции по Могилевской области в период с января по июнь проводились мероприятия технического (технологического, поверочного) характера в отношении водителей, выполняющих перевозки пассажиров в междугороднем, внутриобластном и межобластном сообщениях, в ходе которых обследовано 791 транспортное средство, составлено 117 актов мероприятий технического (технологического, поверочного) характера, выявлено 119 нарушений законодательства в области транспортной деятельности. Кроме того, субъектам хозяйствования выдано 74 требования (предписания) об устранении выявленных нарушений.

Также по результатам проведенных контрольных мероприятий филиалом Транспортной инспекции по Могилевской области в январе – июне было составлено 10 протоколов за выполнение регулярных перевозок пассажиров в междугороднем, внутриобластном и межобластном сообщениях без заключения соответствующих договоров с оператором таких перевозок. Все материалы направлены в экономический суд Могилевской области, где были вынесены постановления о наложении административного взыскания по ч. 1 ст. 12.7 КоАП Республики Беларусь в виде штрафа в размере 10 базовых величин каждому автомобильному перевозчику.

В отношении одного субъекта хозяйствования составлен протокол об административном правонарушении по ч. 1 ст. 12.7 КоАП за выполнение внутриреспубликанских автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении без договора об организации автомобильных перевозок пассажиров в регулярном сообщении. Материалы в отношении его направлены в экономический суд Могилевской области для вынесения постановления о наложении административного взыскания.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

Дороги в крае благодатном

Автомобильные дороги – визитная карточка КПРСУП «Гомельоблдорстрой», в состав которого входит 19 филиалов. Ремонт и содержание транспортных артерий – первостепенная задача дорожников. При этом основное внимание они уделяют своевременной и качественной работе, делают все для того, чтобы дороги были безопасными и комфортными для пользователей. Кроме того, акцент в своей производственной деятельности «Гомельоблдорстрой» делает на общем благоустройстве больших и малых городов. Свидетельство тому – преображенные в свое время Хойники, Речица, Рогачев. Похорошели Петриков и другие города Гомельщины, а в настоящее время ведется крупномасштабное благоустройство Мозыря, где трудятся представители многих филиалов КПРСУП «Гомельоблдорстрой».

Облдорстроевцы любят и умеют работать в команде, где каждому филиалу отведена своя роль. Грамотное распределение сил и ресурсов позволяет предприятию решать задачи любой сложности в отведенные сроки. Определенный вклад в выполнение показателей финансово-хозяйственной деятельности КПРСУП «Гомельоблдорстрой» вносит филиал «Гомельоблдорстройкомплект», которым руководит Игорь Хвост. На это подразделение возложены задачи по оказанию транспортных услуг и выпуску промышленной продукции.

Данный филиал начал свою историю в 80-х годах прошлого века. Его задачей была производственно-технологическая комплектация ДЭУ и ДРСУ основными материалами. Изначально предприятие включало в себя отделы по комплектации строительными материалами, железнодорожный участок, насчитывающий 100 вагонов, участок по изготовлению дорожных знаков в Добруше, деревообрабатывающий участок в Чечерске, карьер «Стрельск» возле Мозыря. С 1998 года начал работать участок по изготовлению битумной эмульсии, где было установлено современное оборудование, позволяющее смешивать битум с водной фазой на молекулярном уровне.

Технически и функционально «Гомельоблдорстройкомплект» начал развиваться с 2005-го, когда был построен и вступил в действие блок вспомогательных цехов. Данное производство состоит из трех основных участков: нестандартного оборудования, дорожных знаков и по ремонту узлов и агрегатов двигателей внутреннего сгорания.

В 2006 году началось формирование автомобильного хозяйства, были приобретены автомобили грузоподъемностью 10 и 20 тонн. В результате «Гомельоблдорстройкомплект» приступил к осуществлению комплексной материальной и технической поддержки ДЭУ и ДРСУ, начиная с транспортировки материалов на объекты строительства, производства битумной эмульсии, дорожных знаков и различных металлоконструкций и заканчивая ремонтом двигателей внутреннего сгорания.

С течением времени филиал наращивал производственные мощности, внедрял новые технологии, расширял сферу деятельности. Сегодня это – слаженное высокотехнологичное производство, значение которого трудно переоценить. И это красноречиво подтверждают цифры. Так, объем выпущенной продукции, оказанных услуг (без покупных и налогов) за первое полугодие 2020 года составил 7,4 млн рублей. Среднесписочная численность коллектива за этот период – 332 человека. Производительность труда на одного работающего – 22,3 тыс. рублей, или 3710,99 рубля на одного работника в среднем в месяц. Среднемесячная заработная плата на одного работающего – 869,6 рубля.

Основной вид деятельности филиала «Гомельоблдорстройкомплект» – оказание услуг автомобильным транспортом. Предприятие в полной мере оснащено грузовой техникой. Это в первую очередь автомобили МАЗ различной грузоподъемности. Основной парк составляют самосвалы грузоподъемностью 20 и 36 тонн, но есть и десятитонники, а также седельные тягачи с самосвальными и бортовыми полуприцепами, полуприцепы, площадка и цистерны. Парк автомобилей филиала постоянно обновляется. Новая техника приобреталась в 2013, 2015, 2018, 2019 годах. Ежедневно выпускается на линию более 90 единиц грузового транспорта для доставки необходимых материалов оперативно и в срок по всем объектам «Гомельоблдорстроя».

Помимо грузовой автомобильной техники, филиал располагает дорожно-строительной: автокраном, экскаваторами, тракторами, автогрейдером, бульдозерами, погрузчиками и катками. Комплекс машин и механизмов позволяет выполнять земляные работы на любом объекте «под ключ»: с отсыпкой и уплотнением грунта, планировкой, профилировкой с соблюдением заданных геометрических параметров. Внедренная система спутниковой навигации помогает четко организовать производственный процесс.

В первом полугодии филиалом «Гомельоблдорстройкомплект» было оказано транспортных услуг без учета НДС на сумму 5,8 млн рублей, или 79% в общем объеме выполненных работ. Собственным автомобильным транспортом за этот период переведено грузов в количестве 557 тыс. тонн. Выполнено 40 120 тыс. т-км. Всего за первое полугодие автомобили филиала проехали 3 273 521 км.

Кроме транспортной деятельности, филиал занимается выпуском промышленной продукции. С целью обеспечения ДЭУ и ДРСУ необходимыми материалами и оборудованием на базе филиала работает производство «Блок вспомогательных цехов». На нем организовано четыре технологических направления, одно из которых – участок по капитальному ремонту двигателей. В первом полугодии здесь отремонтировано 38 двигателей различных модификаций, а также 38 единиц прочих узлов и агрегатов на сумму 80,8 тыс. рублей.

Участок нестандартного оборудования изготавливает оборудование, запасные части и узлы для техники щебеночного и асфальтобетонных заводов, а также объекты общего благоустройства (автопавильоны, кронштейны, скамейки, урны, спортивные городки, различные виды ограждений). В первом полугодии коллективом участка выпущено продукции на сумму 402,8 тыс. рублей.

Также в филиале действует современный участок по выпуску дорожных знаков. Это производство способно выпускать 5–6 тыс. знаков в месяц, что позволяет своевременно укомплектовывать ими сдаваемые объекты, причем без лишних затрат на перевозку из других регионов республики. В этом году выпущено более 3,2 тыс. дорожных знаков на сумму свыше 166,3 тыс. рублей, в том числе знаки 2-го и 3-го типоразмера со светоотражающей пленкой разных классов, а также индивидуального проектирования.

И еще очень важное подразделение действует в филиале «Гомельоблдорстройкомплект» – производство битумной эмульсии и модифицированного битума. На битумной эмульсии выполняется поверхностная обработка дорожного покрытия. Она позволяет продлить срок службы асфальтобетонного покрытия на 5 лет. В первом полугодии выпущено битумной эмульсии 1295,6 тонны на сумму 610 тыс. рублей. Этот материал является большим подспорьем для дорожников. Он применяется при работе по новым технологиям, содействует повышению качества отремонтированных участков, а это, в свою очередь, сказывается на безопасности движения. Вообще, качеству материалов и всей продукции, производимой «Гомельоблдорстройкомплектом», уделяется огромное внимание. Филиалом получены сертификаты соответствия на всю производимую продукцию.

Относительно новым видом деятельности коллектива являются строительно-монтажные работы, которыми здесь начали заниматься с 2014 года. В основном это установка профильных, перильных и прочих металлических ограждений, устройство разнообразных навесов, детских и взрослых спортивных площадок. Объем производства строительно-монтажных работ составил 199,4 тыс. рублей.

Все эти показатели говорят об умении коллектива работать четко и слаженно, выполнять поставленные задачи и видеть перспективу. Филиал своевременно и в полной мере укомплектовывает необходимыми материалами сдаваемые объекты «Гомельоблдорстроя», но при этом не останавливается на достигнутом и по возможности расширяет свое поле деятельности.

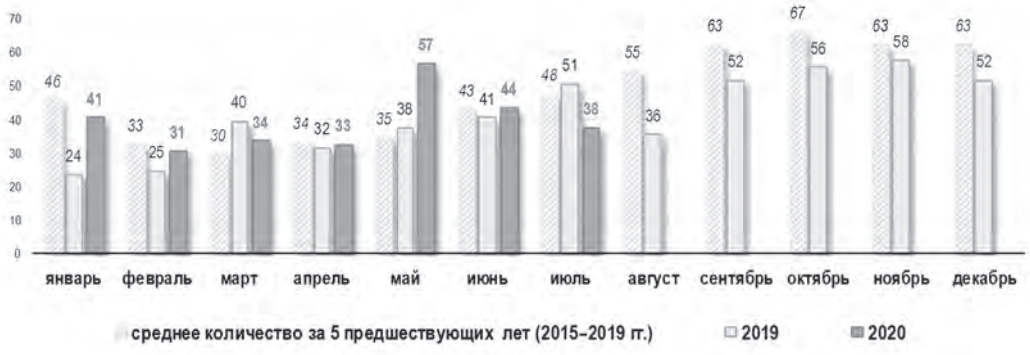
Гомельщина – благодатный край с большим производственным потенциалом. В аграрном и промышленном секторах экономики здесь имеются свои маяки, лучшие хозяйственники и целые коллективы. Одним из лучших является КПРСУП «Гомельоблдорстрой». Приятно проехать по комфортным и безопасным автодорогам, обслуживаемым его филиалами, побывать в уютных городках области, к наведению порядка и благоустройству которых приложили руку дорожники. И во всей этой большой работе есть частичка труда очень важного филиала головного предприятия – «Гомельоблдорстройкомплект».

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

Семь месяцев года. Статистика

В январе – июле в сравнении с аналогичным периодом прошлого года в республике возросло (+0,7%; с 1838 до 1850; +12; в среднем за 5 предшествующих лет (2015–2019гг.) – 1877) количество дорожно-транспортных происшествий и погибших (+10,8%; с 251 до 278; +27; в среднем за 5 предшествующих лет – 269) в автоавариях людей. При этом снизилось число раненных в ДТП (-2,4%; с 1993 до 1946; -47; в среднем за 5 предшествующих лет – 2045).

СВЕДЕНИЯ О КОЛИЧЕСТВЕ ПОГИБШИХ В ДТП В РЕСПУБЛИКЕ ПО МЕСЯЦАМ 2019–2020 ГГ. И ЗА 5 ПРЕДШЕСТВУЮЩИХ ЛЕТ (2015–2019 ГГ.)



Аварийность на дорогах страны с 30 июля по 5 августа

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 30 июля: 7–1–6
Пятница, 31 июля: 13–3–11
Суббота, 1 августа: 14–2–12
Воскресенье, 2 августа: 6–3–4
Понедельник, 3 августа: 6–2–4
Вторник, 4 августа: 16–0–17
Среда, 5 августа: 6–2–6
Итого: 68–13–60
По областям
(всего совершено ДТП)
Минск – 9
Минская – 14
Брестская – 9
Гродненская – 10
Витебская – 7
Могилевская – 11
Гомельская – 8

Значительное осложнение дорожно-транспортной обстановки отмечалось:

1) в январе – феврале в связи с отсутствием снежного покрова и ухудшением условий видимости **уязвимых участников дорожного движения** в условиях большой продолжительности темного времени суток;

2) в мае по причине учащения случаев гибели людей в результате **лобовых, попутных столкновений** механических транспортных средств, в т. ч. трех **ДТП с особо тяжкими последствиями**, в которых погибли 14 человек, а также **наездов на велосипедистов**.

Вместе с тем меры, принимаемые во взаимодействии со всеми заинтересованными субъектами профилактики, способствовали **стабилизации дорожно-транспортной обстановки**.

В июне – июле *в республике и регионах страны* восстановлена наметившаяся в марте – апреле позитивная тенденция **постепенного снижения темпов прироста числа ДТП и раненных в них людей**.

По итогам **января – июля** количество **ДТП**, **погибших** и **раненных** в ДТП в сравнении с аналогичным периодом прошлого года **снизилось** в ***Брестской*** и ***Гомельской*** областях. В ***г. Минске*** **сократилось** количество **ДТП** и **раненных** в них людей, при этом число **погибших** в автоавариях осталось **на том же уровне**. В ***Витебской*** области **снизилось** количество **погибших** в ДТП на фоне **возросшего** числа **ДТП** и **раненных** в них людей.

Вместе с тем **наиболее неблагоприятная дорожно-транспортная обстановка сложилась в *Минской***, ***Могилевской*** и ***Гродненской*** областях, где в первых двух регионах отмечается одновременный **рост** количества **автоаварий**, а также **погибших** и **раненных** в них граждан, в третьем – **рост** количества **автоаварий** и **погибших**.

В большинстве районов и городов страны (57,7%; 79 из 137) **дорожно-транспортная обстановка подконтрольна ОВД: не допущено гибели людей в ДТП** (26,3%; 36), обеспечена динамика **снижения количества жертв автоаварий** (18,2%; 25) либо **не допущено роста данного показателя** (13,1%; 18).

В январе – июле наиболее распространенными видами ДТП явились:

наезд на пешехода – **624** (в 2019-м за такой же период – 589) происшествия, или 33,7% от общего количества ДТП, в которых **98** (90) человек **погибли** (35,3% от общего числа погибших) и **543** (526) получили **ранения** (27,9% от общего количества раненых);

столкновение механических транспортных средств – **547** (566) ДТП (29,6%), в которых **83** (66) человека **погибли** (29,9%) и **685** (745) получили **ранения** (35,2%);

происшествия **с участием одного транспортного средства** (опрокидывания, наезды на препятствия (дорожные сооружения и т. п.), животных) – **431** (411) ДТП (23,3%), в которых **68** (74) человек **погибли** (24,5%) и **494** (469) получили **ранения** (25,4%).

Наибольшее число ДТП регистрировалось в **пятницу** (17,9% от общего числа ДТП, или **331**) и **среду** (14,7%, или **272**; *в среднем по дням недели – **264***), **погибших** в ДТП – в **субботу** (21,2%, или **59**) и **четверг** (16,9%, или **47**; *в среднем по дням недели – **40***), **раненых** – в **пятницу** (18,0%, или **350**) и **четверг** (14,5%, или **283**; *в среднем по дням недели – **278***).

По времени суток **наибольшее количество ДТП** регистрировалось в период **с 17 до 22** часов (32,0%, или **592**; *в среднем по часам указанного 5-часового интервала – **118**, полных суток – **77***) и **с 7 до 9** часов (13,7%, или **253**; *в среднем по часам указанного 2-часового интервала – **127***), **погибших** в ДТП – **с 17 до 24** часов (43,9%, или **122**; *в среднем по часам указанного 7-часового интервала – **17**, полных суток – **12***) и **с 7 до 9** часов (9,0%, или **25**; *в среднем по часам указанного 2-часового интервала – **13***), **раненых** – **с 17 до 22** часов (32,7%, или **636**; *в среднем по часам указанного 5-часового интервала – **127**, полных суток – **81***) и **с 7 до 9** часов (13,6%, или **265**; *в среднем по часам указанного 2-часового интервала – **133***).

Основными причинами и условиями, способствующими совершению ДТП, явились:

- нарушение Правил дорожного движения водителями (81,1% от общего количества ДТП, или **1501**), в т. ч.:

1) нарушение правил проезда **пешеходных переходов** (20,1% от числа ДТП по вине водителей, или **280** (258), 13 (15) человек погибли и 276 (257) получили ранения;

2) управление транспортным средством в состоянии **опьянения** (13,3%, или **199** (205), 57 (57) человек погибли и 207 (220) получили ранения;

3) несоблюдение очередности проезда **перекрестков** (12,9%, или **194** (188), 19 (6) человек погибли и 234 (243) получили ранения;

4) управление транспортным средством, **не имея на то права** (10,7%, или **160** (157), 32 (34) человека погибли и 187 (203) получили ранения;

5) превышение установленной **скорости** движения (10,5%, или **157** (223), 21 (40) человек погиб и 187 (260) получили ранения;

6) нарушение правил **маневрирования** (9,8%, или **147** (165), 12 (14) человек погибли и 159 (172) получили ранения;

7) выезд на полосу **встречного движения** (3,3%, или **49** (59), 11 (12) человек погибли и 57 (77) получили ранения;

8) неподчинение **сигналам регулирования** дорожного движения, требованиям **дорожных знаков и разметки** (2,7%, или **40** (55), 2 (1) человека погибли и 48 (83) получили ранения;

9) нарушение правил **обгона** (1,7%, или **26** (34), 6 (12) человек погибли и 45 (51) получили ранения;

- нарушение ПДД пешеходами (12,6% от общего количества ДТП, или **234**), в т. ч.:

1) нахождение пешехода в состоянии **опьянения** (47,0% от числа ДТП по вине пешеходов, или **110** (92), 38 (32) человек погибли и 74 (60) получили ранения;

2) переход дороги **в неустановленном месте** (38,9%, или **91** (76), 16 (20) человек погибли и 76 (59) получили ранения;

3) неподчинение **сигналам регулирования** дорожного движения (12,8%, или **30** (37), 1 (2) человек погиб и 31 (35) получил ранения;

4) **неожиданный выход** на проезжую часть (12,0%, или **28** (27), 3 (1) человека погибли и 25 (26) получили ранения.

В целом по республике уменьшилось количество **ДТП** (-4,7%; с 214 до 204) **с участием детей** и **раненных** (-6,2%; с 226 до 212) в них несовершеннолетних, при этом **возросло** число **погибших** в автоавариях детей (+8,3%; с 12 до 13).

Наиболее неблагоприятная обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом сложилась в *Минской* области, где отмечается одновременный **рост** количества **автоаварий** с участием детей, а также **погибших** и **раненных** в них несовершеннолетних, а также в ***Гродненской*** области, где **возросло** число **погибших** в ДТП детей.

Чаще всего участниками ДТП становились **дети-пешеходы** (99 (44,0% от общего количества пострадавших детей), в т. ч. 3 (23,1%) погибших и 96 (45,3%) раненых) и **дети-пассажиры** (90 (40,0%), в т. ч. 8 погибших (61,5%) и 82 раненых (38,7%).

Наряду со снижением в республике количества **погибших** (-2,9%; с 34 до 33) в ДТП, произошедших **в сельских населенных пунктах**, **возросло** количество указанных **происшествий** (+14,6%; со 151 до 173) и **раненных** (+0,6%; со 160 до 161) в них людей. Одновременный **рост числа ДТП, погибших и раненных** в указанных происшествиях отмечен в ***Витебской***, ***Гродненской*** и ***Могилевской*** областях, **ДТП** и **раненых** – в ***Минской*** области.

С учетом анализа причин и условий дорожно-транспортного травматизма **прогнозируется**, что в предстоящий период завершения лета и начала осени **определяющее влияние** на ситуацию с аварийностью в республике продолжит оказывать **сезонный фактор**. Благоприятные погодные условия будут способствовать интенсивному использованию личного авто- и мототранспорта, велосипедов, средств персональной мобильности (электросамокаты, гироскутеры, моноколеса и др.), а также передвижению пешеходов.

Активная фаза **уборочной и заготовительной кампаний** повлечет передвижение сельскохозяйственной техники по автодорогам общего пользования.

В связи с дачным, отпускным сезонами, посещением мест массового отдыха, оздоровительных лагерей ожидается сохранение высокой интенсивности движения личного автотранспорта **в предвыходные дни** при выезде граждан из населенных пунктов в сельскую местность **и в выходные дни** – при возвращении обратно.

В этой связи с учетом постепенного снижения продолжительности светового дня возрастает актуальность задачи обеспечения безопасного передвижения **уязвимых участников дорожного движения** (пешеходы, велосипедисты) вблизи населенных пунктов, в сельской местности, особенно в темное время суток.

Материалы полосы подготовила Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям ГУ ГАИ МВД, подполковник милиции

Нарушения перечнем

Транспортная инспекция провела восемь рейдов по проверке автомобилей-такси, работающих в Национальном аэропорту Минск. На каждое авто в среднем пришлось по три нарушения.

Всего за 7 месяцев на территории аэропорта было проверено 49 машин, выявлено 142 нарушения законодательства. Такие итоги проведенных проверок озвучили в филиале Транспортной инспекции по Минску и области.

В числе самых распространенных нарушений – несоблюдение требований пунктов 8, 13, 14 Правил автомобильных перевозок пассажиров, утвержденных постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 30.06.2008 № 972. Речь идет об отсутствии внешнего и внутреннего оформления такси – желтых полос, плафонов, визитной карточки водителя в салоне, информации о тарифах (штраф – от 0,5 до 4 б. в.). К слову, в такси, работающих в аэропорту, было обнаружено 83 разных вида этого нарушения.

В 27 случаях у водителей отсутствовали необходимые документы (нарушение требований п. 26 Правил).

21 автомобиль-такси не прошел техосмотр. Таким образом, перевозчик нарушил п. 5.26 Единого перечня административных процедур, осуществляемых госорганами и иными организациями в отношении юрлиц и индивидуальных предпринимателей, утвержденного постановлением Совмина от 17.02.2012 № 156, п. 208 Правил дорожного движения, утвержденных Указом Президента Республики Беларусь от 28.11.2005 № 551 (выпуск транспортного средства, не имеющего допуск к участию в дорожном движении).

В двух проверенных машинах отсутствовали кассовый аппарат, совмещенный с таксометром, и система контроля кассового оборудования. Это означает, что водители не выдавали пассажирам квитанции, даже если оказывали услугу за наличный расчет (нарушение требований пунктов 13, 164 Правил автомобильных перевозок пассажиров).

Шесть водителей не имели свидетельств о прохождении обязательного обучения на курсах в соответствии с программой, утверждаемой Министерством транспорта и коммуникаций (нарушение требований п. 22 Правил).

Еще три перевозчика оказывали услуги без заключения договора обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами (нарушение требований п. 211 Положения о страховой деятельности в Республики Беларусь, утвержденного Указом Президента от 25.08.2006 № 530).

Подготовила Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

Систему обкатали

Во всех электробусах в Минске можно расплатиться через мобильное приложение TIX. Об этом сообщает Беларусбанк.

Напомним, в мае для пассажиров столичных автобусов № 100 и 1 заработало приложение TIX, благодаря которому расплатиться за проезд можно онлайн с помощью смартфона. После того как систему обкатали, приложение заработало и в 137 трамваях. За это время куплено 17 тысяч билетов.

Теперь оплатить проезд с помощью TIX можно во всех электробусах Минска, а с 1 сентября планируется, что приложение будет работать во всех видах наземного транспорта.

– Мы видим, что новый сервис оплаты проезда востребован. Также стараемся учитывать пожелания пользователей, при необходимости дорабатывать и дополнять функционал сервиса TIX, – отметил заместитель председателя правления Беларусбанка Дмитрий Грищенков.

Приложение TIX – совместный проект Беларусбанка, компании «Системные технологии» и предприятия «Минсктранс».

Чтобы воспользоваться приложением, пассажиру необходимо скачать в GooglePlay или AppStore приложение TIX и привязать к нему свою банковскую карту: Visa, MasterCard, БЕЛКАРТ. Сервис представлен на русском, белорусском, английском и польском языках.

Оплатить билет можно прямо на остановке, когда нужный транспорт еще только подъезжает. В приложении отобразятся номер маршрута и предложение произвести оплату. Кроме того, в TIX можно приобрести билет, а затем, оказавшись в салоне транспортного средства, выбрать кнопку «Оплатить» напротив нужного номера вашего транспорта.

Халява закончилась

Несколько лет стоянкой возле гипермаркета «Простор» на проспекте Дзержинского в столице иногородние автомобилисты пользуются как перехватывающей, а минчане, которые живут рядом, оставляют там машины на ночь. Но скоро ситуация изменится: парковку сделают платной.

На стоянку можно заехать с проспекта Дзержинского и улицы Слободской. Сейчас на обоих въездах установлены шлагбаумы и видеокамеры. Появились и автоматы, выдающие чек.

Изменена организация движения транспорта на въезде и выезде. Теперь к главному входу магазина можно проехать по двум полосам, разделенным оранжевыми столбиками с фликерами. В этом месте справа раньше всегда парковали автомобили, несмотря на запрещающий знак. Сейчас сделать это не получится.

Хаотично двигаться по стоянке тоже не выйдет: на некоторых участках вокруг нее поставили ограждение и оранжевые пластиковые столбики, которые направляют поток транспорта в нужную сторону.

Первый ряд возле главного входа отвели под парковку автомобилей инвалидов. Впрочем, тут же его заняли машины нарушителей. Возможно, когда стоянка станет платной, ее собственники будут контролировать соблюдение ПДД такими водителями.

Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

Помочь женщине – долг каждого мужчины

Тем более, если этот мужчина в погонах.

Командир 1-го взвода ДПС отдела ГАИ Октябрьского РУВД г. Минска майор милиции Василий Столярик и старший инспектор ДПС отдела ГАИ Октябрьского РУВД г. Минска майор милиции Сергей Воронин оказали помощь женщине, автомобиль которой заглох на проезжей части ул. Бобруйской.

На линию 102 поступило сообщение, что на ул. Бобруйской в Минске заглох двигатель автомобиля «Мерседес», в результате чего образовался затор. Автоледи просила о помощи. Незамедлительно по указанному адресу выехал экипаж ДПС отдела ГАИ Октябрьского РУВД г. Минска и помог переместить автомобиль в безопасное место.

Сотрудники Госавтоинспекции не остаются равнодушными и всегда стараются оказать помощь участникам дорожного движения, которые попали в сложную ситуацию.

Виктория ЦАРУК, старший инспектор по АиП ОГАИ МОБ Октябрьского РУВД г. Минска

Развязка есть! – Переходим к Гагарина

В Витебске продолжаются работы по приведению в порядок дорожной инфраструктуры. Сразу после завершения реконструкции путепровода «Полоцкий», который торжественно был сдан в эксплуатацию накануне открытия «Славянского базара», дорожники переместились на улицу Гагарина. Это внесло серьезные коррективы в работу общественного транспорта.

ТЕСТ НА ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ

Улица Гагарина в Витебске одна из самый длинных в городе – более 5 километров. Это, по сути, восточные ворота, въезд в город с автомобильной дороги М8 Граница Российской Федерации – Витебск – Гомель – граница Украины и Р112 Витебск – Сураж, а заодно практически со всех направлений через Юго-Западный обход города Витебска, поселка Руба и других населенных пунктов.

Организация движения по улице Гагарина – отдельная тема. Это типичный советский проект, который дожил до наших дней. Полноценные тротуары, три полосы движения для автомобилей, два обособленных трамвайных пути и много деревьев.

Безусловно, советские проекты были хороши для своего времени, когда автомобилей было немного. Но сейчас, когда практически в каждой семье есть авто, а на рынок коммерческого транспорта пришли большегрузы, на Гагарина стало очень тесно.

Три полосы движения для автомобилей на этой улице – это тест на внимательность для водителей. Сразу за Смоленским рынком в район Рубовского кольца транспорт движется по одной полосе, а две других работают на въезд, после въезд на отдельные полосы возможен только для поворотов налево или направо. К концу улицы ситуация меняется: на выезд работают уже две полосы, а на въезд – одна. На улице много пешеходных переходов, некоторые завышенные, что заставляет водителей постоянно сбрасывать скорость чуть ли не до полной остановки, даже если на пешеходном переходе нет никого. Но водителю никогда нельзя исключать возможности появления людей – трамвайные и автобусные остановки не везде совпадают по месту, а потому те, кто сильно спешит, перебегают дорогу, не глядя на светофоры и разметку.

Многие мастера профессионального мастерства в автошколах, убедившись, что курсант уже овладел необходимыми знаниями, пугают его маршрутом по улице Гагарина – хороший тест на практическое применение знаний ПДД. Кстати, в конце этой улицы располагается Витебский учебно-курсовой комбинат. Его учащиеся сразу осваивают навыки вождения в максимально сложных условиях.

Особенно непросто приходится зимой и весной, когда не видно дорожной разметки. Кроме того, там имеются перепады по высоте, где спуски переходят в подъемы.

В общем, улица давно нуждалась в реконструкции. Но проект был выполнен еще в то время, когда Витебской областью руководил Владимир Андрейченко. И два километра улицы расширили – сейчас там по три полосы движения в каждом направлении, разделительное ограждение между ними, места для разворотов и поворотные полосы. Дальше работы застопорились, кроме того, упершись в трамвайное кольцо.

НАЧАЛОСЬ

15 июля на открытии обновленного Полоцкого путепровода председатель Витебского облисполкома Николай Шерстнев заявил, что на реконструкции объекта сэкономлены деньги, и обратился с просьбой к главе государства направить их на развитие дорожно-транспортной инфраструктуры, в частности, реконструкцию улицы Гагарина. Президент дал свое согласие. Через два дня появилась новость о том, что с 21 июля на проспекте Людникова и улице Гагарина закроют трамвайное движение.

Чтобы не случился транспортный коллапс, взамен трамваев пустили бесконтактный троллейбус № 14 и дополнительные автобусы № 27 и 29.

На брифинге с журналистами заместитель председателя Витебского облисполкома Владимир Белоус напомнил, что реконструкция улицы Гагарина началась еще в 2005 году, первая очередь была введена в строй в 2007-м. С тех пор незаконченный объект был болевой точкой для Витебска. Возобновить реконструкцию стало возможным благодаря тому, что на строительстве путепровода сэкономлено 24 млн рублей. Владимир Белоус уточнил: этих денежных ресурсов не хватит, всего потребуется 39 млн рублей, и власть будет изыскивать резервы.

– Улица Гагарина – многострадальный объект, – отметил Владимир Белоус. – Сейчас нам предстоит немало потрудиться. Главная трудность – в том, что мы не можем на нем полностью перекрыть движение транспорта, так как нет объездных путей. Здесь много подземных коммуникаций – теплосети, связь, электрокабель. Так что строителям предстоит не просто закатать асфальт, а поменять все, что под землей. Если б можно было закрыть движение, было бы проще и быстрее. В условиях постоянного трафика придется делать сначала одну сторону, затем – вторую. Конечно, это создаст неудобства для жителей, но, надеюсь, они с пониманием отнесутся к таким переменам.

Тем не менее справиться со стройкой надо за год – открыть обновленную улицу планируем к «Славянскому базару – 2021».

Работать на объекте будут строительные организации Витебщины. Генеральным подрядчиком стало ОАО «Строительный трест № 9», на субподряде – механизированная колонна № 43 и ОАО «Дорожно-строительное управление № 45».

ТРАНСПОРТ ПРЕТКНОВЕНИЯ: ПРОТИВНИКИ

Строители начали свою работу с ликвидации трамвайных путей. Это обстоятельство вызвало серьезные споры. Одни считают, что трамвай – устаревший вид транспорта, а потому имеет смысл заменить трамвайные линии надежным автобусным сообщением. Другие думают, что пути не следовало разбирать, поскольку трамвай – экологичный и более скоростной вид пассажирского транспорта на прямых и длинных маршрутах. Нашлись даже добровольцы, которые составили текст петиции к городским властям в защиту трамвайного движения.

Городские и областные власти, возможно, и прислушались бы к мнению, которое выразили сторонники экологичного и быстрого, с их точки зрения, вида транспорта. Но вряд ли такое сейчас случится. Во-первых, даже те, кто подписал петицию, понимают, что улицу необходимо расширять. Но расширять ее в сторону, противоположную трамвайным путям, невозможно – придется сносить здания. Во-вторых, изготовлен и утвержден проект. Если все переделывать – за год никак не успеть.

Очевидно, что в этой ситуации надо было чем-то жертвовать. В Витебске пожертвовали трамваем, который уже никогда не вернется на улицу Гагарина.

…И СТОРОННИКИ

Пообщавшись с жителями улицы Гагарина, можно сделать вывод, что в целом они рады, что с их улицы исчезнет «первобытно-общинный строй».

Дело даже не в трамвае. Учитывая, что эта улица долгое время находилась в планах реконструкции, ей не уделялось должное внимание. Логично, что не следовало вкладывать деньги в то, что рано или поздно будет переделываться.

– Посмотрите на остановки, на скамейки, которые тут стоят! Посмотрите вообще на все на этой улице. Такое чувство, что мы застряли в первобытно-общинном строе, – возмущается женщина средних лет.

– Люди очень радуются! – говорит еще одна собеседница. – Ведь улица давно нуждается в ремонте. Машинам здесь ездить неудобно: узкая дорога. Еще мы хотим, чтобы пустили троллейбусы. Один уже пустили. А если еще тут построят большой магазин, жители точно скажут спасибо.

– Мы очень довольны, что начали ремонт. Прямо не верится, что наконец-то дождались. Очень узкая дорога, зимой на ней – гололед. А осенью и весной возле СИЗО не работает ливневка, там собирается большая

лужа, и проходящие машины обливают людей с ног до головы, – рассказывает подошедшая женщина.

– А сколько аварий было возле приборостроительного завода и фабрики «Знамя индустриализации» – там часто не работал светофор. Машины не уступают дорогу пешеходам, – дополняет жительница улицы Гагарина.

ЭЛЕКТРОТРАНСПОРТ – ЭТО НЕ ТОЛЬКО ТРАМВАЙ

– Трамвая, конечно, жалко. Но современный электротранспорт – это не только трамвай, – говорит директор филиала «Городской электрический транспорт города Витебска» ОАО «Витебскоблавтотранс» Сергей Медведев. – Реконструкция улицы Гагарина даст возможность расширить проезжую часть дороги, что позволит выделить специальную полосу для современного общественного транспорта.

В пользу современного транспорта вообще есть немало аргументов: троллейбус и электробус намного маневреннее, надежнее, их маршрутную сеть очень легко изменить, продлить в случае необходимости. В современных троллейбусах есть функция регулирования уровня пола, что очень важно для пассажиров с детьми, инвалидов, престарелых, ведь этот транспорт – социальный. К тому же новый электротранспорт выпускают отечественные предприятия – «Белкоммунмаш» и МАЗ, а для трамваев даже запчасти надо закупать за пределами Беларуси.

– С учетом развития новых технологий, науки и техники в области аккумуляторных батарей можно открывать новые маршруты без привязки к контактной сети и тем более без рельсов, – говорит руководитель городского электрического транспорта. – Горожане уже привыкли к таким маршрутам троллейбуса, как № 12, 13, а 21 июля на Гагарина появился маршрут № 14 (вместо трамвайного № 5). В сентябре планируем открыть новый троллейбусный маршрут № 15. Будущее – за бесконтактными троллейбусами и электробусами. Мы ожидаем поступления 10 новых единиц для района Билево и улицы Гагарина.

СОВЕРШАЕМ ПОДВИГ

Опыт возведения важных объектов в городе, как заметил заместитель председателя Витебского горисполкома Сергей Соглаев, накоплен очень большой. Путепровод «Полоцкий» показал, как в одной связке могут оперативно решать совместно все вопросы местная власть, строители, коммунальщики, связисты, транспортники. Причем, возводя один объект, попутно решали многие другие проблемы – благоустройство дворов и дорожных подъездов к ним, автостоянок, детских площадок и так далее.

– Безусловно, и на улице Гагарина будет решен вопрос не только с транспортной развязкой, дорожным покрытием – изменится и весь облик этого района. Мы сегодня комплексно подходим ко всем задачам. Они усложняются в связи с тем, что сроки поставлены жесткие – закончить работы на улице Гагарина за год, а ведь за это время нужно рассмотреть и решить вопросы эксплуатации инженерных сетей, например, состояние той же ливневки, чтобы не допустить подтопления улицы, – поясняет Сергей Николаевич. – В общем, работа уже идет в напряженном темпе. Можно сказать, что совершается маленький подвиг! Но в этом и проявляется реальная деятельность местной власти, ведь ничто так не вызывает раздражения у рядовых жителей, как пустые обещания. Жители улицы Гагарина слишком долго ждали обновления, поэтому стоит потерпеть некоторые неудобства.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

СБЕРЕЧЬ УРОЖАЙ

Разгильдяйство на грани преступления

В период проведения уборочной и заготовительной кампаний подразделениями ОВД Гродненской области организованы профилактические мероприятия, направленные на предупреждение правонарушений и преступлений на объектах агропромышленного комплекса. Работа проводится во всех регионах области.

К большинству сельхозпредприятий Новогрудского и Дятловского районов замечаний не было: техника находится в исправном состоянии, проводится ее надлежащее обслуживание.

– Выявлен ряд недостатков в деревне Кошелево Новогрудского района, где возможно проникновение посторонних лиц на территорию мехдвора из-за отсутствия заборных секций. Днем не контролируются въездные ворота, хранящаяся техника стоит с незапертыми кабинами, – сообщили в отделении информации и общественных связей УВД Гродненского облисполкома. – Также не всегда своевременно проводятся списание отработавшей техники и ее последующая утилизация. Все это может способствовать повреждению и хищению имущества предприятия. Кроме того, в рабочем шкафчике слесаря обнаружены пустые бутылки из-под спиртного. В ходе освидетельствования гражданина концентрация алкоголя в выдыхаемом воздухе составила 1,16 промилле. Милиционерам он пояснил, что пил спиртное накануне вечером и не понимает, почему алкотестер показал такое значение.

На Слонимщине больше всего вопросов возникло к транспорту, на котором перевозится урожай-2020. Так, кузова абсолютно всех грузовых автомобилей сельхозпредприятия из деревни Деревная не были оборудованы укрывающими тентами, и при движении зерно выдувалось из кузова. Это негативно отражается на дорожной безопасности и приносит убытки сельхозорганизации. Также некоторые машины имеют течи технических жидкостей, загрязняющих как проезжую часть, так и сельхозугодья.

– В Зельвенском районе выявлены недостатки в хранении урожая и обеспечении доступа на территорию механического двора. В деревне Бородичи на территории местного предприятия имеются бреши в ограждении, – отметили в УВД Гродненского облисполкома. – Кроме того, машины стоят с открытыми кабинами и ключами в замках зажигания. К примеру, две единицы техники, среди них абсолютно новый комбайн, находились вне территории мехдвора без присмотра, незапертые и с ключами внутри. Все это может способствовать повреждению имущества. Также пресечен факт хищения зерна со склада организации. При осмотре территории, примыкающей к складам, сотрудники милиции обратили внимание на тропинку, ведущую в заросли. Там пластиковыми бутылками и травой был прикрыт вынесенный мешок зерна. Руководству сельхозпредприятия указано на необходимость организации охраны складских помещений.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

СЛУЧАЙ В ПОЕЗДЕ

Под стук колес

О произошедшем в вагоне поезда 8 июля рассказали в отделении информации и общественных связей УВД Гродненского облисполкома.

Отправившись на поезде ночью в Слоним, гродненец познакомился с пассажиром, и они начали пить спиртное. Внезапно мужчина достал нож и начал размахивать им перед попутчиком. Последний стал убегать, но злоумышленник продолжал его преследовать. Свидетелем происходящего стал помощник машиниста, который попытался успокоить дебошира. Однако 33-летний житель Гродно никак не реагировал на замечания. Помощнику машиниста удалось задержать гражданина и передать его сотрудникам Мостовского отдела департамента охраны.

– При подобных инцидентах следует незамедлительно сообщать в правоохранительные органы посредством мобильной связи либо при помощи кнопки вызова милиции, которая находится во всех вагонах. Не каждый поезд сопровождается сотрудниками милиции, но нами предпринимаются все меры для максимально быстрого реагирования. Также хотел поблагодарить коллег из Мостовского РОВД и ОДО за помощь в задержании подозреваемого, – рассказал заместитель начальника Гродненского ОВДТ подполковник милиции Валерий Сакович.

Доставили дебошира в Мостовский РОВД. Он не смог пояснить мотивы своих действий, так как плохо помнил произошедшее. Выяснилось, что после употребления спиртного он неоднократно попадал в поле зрения сотрудников транспортной милиции. С ним проводили разъяснительные беседы и предупреждали об опасности нахождения вблизи железнодорожного транспорта в состоянии алкогольного опьянения. В отношении мужчины возбуждено уголовное дело по статье «Хулиганство».

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

Минский метрополитен

«МЕТРО – ЭТО УДОБНО. НО ЧТОБЫ НАМ БЫЛО ТАМ БЕЗОПАСНО И КОМФОРТНО, НАД ЭТИМ ТРУДЯТСЯ КАЖДЫЙ ДЕНЬ 24 ЧАСА В СУТКИ ТЫСЯЧИ ЕГО РАБОТНИКОВ.

Хранители времени

ДЕЛУ – ВРЕМЯ!

Эту фразу любит повторять один из самых опытных «часовщиков» метрополитена – электромеханик Александр КУДРЯВЦЕВ.

Смысл в ней таится глубокий, сокровенный! Выверенные, синхронизированные значения времени должны работать на выполнение, можно сказать, стратегических задач всей подземки, в которой действует система единого времени. От того, насколько точно и ритмично бьется сердце метро, пульсирующее внутри часовых механизмов, напрямую зависит безопасность движения поездов и скорость принятия неотложных решений. Соответственно все это влияет и на безопасность пассажиров.

Думаю, вряд ли кто-то из них задумывался, сколько часов находится в Минском метрополитене, и не представляет их количество. И далеко не все сотрудники подземки осознают масштаб этих цифр. Зато ими владеют специалисты участка центральной электронно-часовой станции (ЦЭЧС) дистанции связи службы сигнализации и связи метрополитена. Именно в этой структуре трудится многие годы электромеханик Александр Кудрявцев. В ведении Александра Кирилловича и его еще восьми коллег – несколько тысяч часовых механизмов, спрятанных как в недрах подземки, так и в ее наземных зданиях и сооружениях.

Сегодня время в метро должно быть единым на 29 станциях (с вводом первой очереди третьей линии их станет на четыре больше), в двух электродепо и инженерном корпусе. За этим все 9 специалистов участка ЦЭЧС посменно следят круглые сутки.

Пассажиры видят на станции лишь несколько часов – у кассы и платформы. Однако, думаю, многие бы искренне удивились, узнав, что на одном только станционном комплексе – от 100 до 200 различных часовых механизмов! Пожалуй, одни из самых важных размещены в помещении дежурного по станции. По ним контролируется движение поездов. В свою очередь единое время автоматически сверяется по спутнику с ежеминутной синхронизацией. Точность совпадения – до микросекунды (равна одной миллионной доли секунды).

Центральная электронно-часовая станция – это своеобразная надежная кладовая времени. В ней – ядро всей часовой системы метрополитена. Находится ЦЭЧС в инженерном корпусе предприятия. Здесь разместились первичные часы кварцевые, трансляторы импульсов линейные с основными и резервными блоками. Тут есть стойка обратного контроля первой и второй линий со стрелочными часами, которые позволяют дистанционно контролировать показания времени на 20 станциях. Импульс с ЦЭЧС идет на какую-либо станцию и возвращается обратно.

Если вдруг где-то часы остановились, в ЦЭЧС загорается соответствующая лампочка и срабатывает звуковая сигнализация. Электромеханик сразу звонит на станцию дежурной и получает соответствующую информацию. Мастер выезжает туда, на месте смотрит, что случилось. Вариантов неисправности много – это может быть и вышедший из строя блок, и обрыв линии, и многое другое. Для понимания причин важен осмотр механизма на месте. После ремонта платы часов обязательно «прогоняют» на стендах (тестирование занимает минимум неделю). Этим уже занимается лаборатория автоматики и телемеханики.

На ЦЭЧС также есть станционная стойка для использования на станциях, на которых нет новых систем. В ее состав входят трансляторы импульсов – основной и резервный, минута и секунда. Станционная

стойка в инженерном корпусе нужна для того, чтобы управлять вторичными часами, которые размещены в каждом кабинете. Это стрелочные часы импульсные, такие же, как и в кабинетах на станциях и на промышленных этажах, где работает персонал.

Интересно, что у часовой станции нет подключения к интернету, в метро своя локальная сеть. Категорически запрещены и носители вроде флеш-карт, строго соблюдаются меры безопасности.

На данный момент в минском метро имеются две часовые системы ЧЭСМ-75 и цифровая станция МТС (Mobatime Systems). У обеих есть основной и резервный комплекты оборудования. Кстати, изначально в систему часового контроля входило и видеонаблюдение, поскольку камер было мало – могло быть всего четыре на станцию, а сейчас доходит до тридцати. Теперь это отдельная дистанция в службе сигнализации и связи.

ИСТОРИЯ ВОПРОСА

МТС была введена в эксплуатацию 8 сентября 2005 года. Ее начали применять, начиная со станций «Спортивная», «Кунцевщина», «Каменная Горка» и продолжая последующими новыми станционными комплексами. Станция МТС имеет АРМ – автоматизированное рабочее место. Оно подключено к самой станции, на которой отслеживаются все часовые станции на станционных комплексах. Это уже оборудование нового поколения, которое изготавливает совместное российско-швейцарское предприятие.

Работа часовых систем метро дублируется. И в случае чего происходит автоматический переход с основного комплекта оборудования на резервный. То есть часы все равно будут идти бесперебойно.

На станциях основные часы – это путевые. Над первым и вторым путями идут электронные часы с суточным табло. Работники ЦЭЧС сами производят их чистку. Такие работы выполняются ночью, когда снимается напряжение с контактного рельса. Больше всего хлопот доставляет металлизированная пыль, которая проникает в механизмы. Главная опасность состоит в том, что она токопроводящая и может доставить немало хлопот при ненадлежащем уходе за часами.

Инструмент для ремонта оборудования у электромехаников вполне обычный: слесарный (отвертка и плоскогубцы), индикатор напряжения, тестер (прибор для измерения напряжения и сопротивления), частотомер, осциллограф для измерения амплитуды и частоты импульса (все импульсы засекречены производителями). Вообще, у каждого электромеханика свой набор инструментов.

Александр Кудрявцев после окончания радиотехнического института успел поработать на Минском авиаремонтном заводе. В метрополитен пришел в 1992 году – и сразу попал в гущу событий. Именно с этого года началась кардинальная, можно сказать, революционная модернизация часовой станции.

Однако уже к концу 2001-го (после открытия станций «Автозаводская» и «Могилевская») перестали производить нужные комплектующие. Пришлось искать альтернативные решения. И здесь первую скрипку сыграл именно Александр Кудрявцев. Его отправили в командировку в Москву.

– Я узнал о российско-швейцарской фирме, выпускавшей часы для аэропортов, вокзалов, больниц. Это была новейшая цифровая, высокоточная технология. Однако именно таких часов, какие требовались нам – суточных и интервальных, не было. Их компания сделала по предоставленным нами техническим характеристикам. Я тогда решил все делать по высшему разряду. Вроде бы получилось хорошо и служит надежно, – говорит Александр Кудрявцев.

СОКРОВИЩНИЦА КУДРЯВЦЕВА

В одном из шкафов Александр Кириллович хранит часы разных периодов времени. Круглые и прямоугольные, стрелочные и электронные – все из недалекого советского прошлого. В том числе есть экземпляры, сохранившиеся еще с момента открытия метрополитена.

Мое внимание привлек очень крупный блок с длинной осью, вмонтированной в систему разнокалиберных шестеренок. (Вес его был с хороший гриф спортивной штанги.) Оказалось, что это редуктор башенных часов. Тех самых, которые находятся в самом верху инженерного корпуса метрополитена, расположенного на проспекте Независимости.

Когда мы с Александром Кудрявцевым поднимались по узким лестницам к башенным «кремлевским курантам» подземки, я поймал себя на мысли, что раньше в этом здании выше седьмого этажа не поднимался... В итоге мы оказались в совсем небольшой комнатке с глубокой нишей. В ней и разместился механизм башенных часов, «начиненный» двигателем и шестеренками. С виду – обычный прямоугольный металлический ящик, за ним – железные створки, а дальше – вид на площадь Независимости. То и дело было слышно, как с характерным жужжащим звуком смещается минутная стрелка на огромном циферблате. В диаметре он – три метра, стрелки – почти по полтора метра (часовая короче минутной лишь на 10 сантиметров).

В свое время механизм башенных часов был механическим и достаточно сложным в обслуживании. В белорусскую столицу его привезли из небольшого населенного пункта под Ереваном. Именно там находился единственный в Советском Союзе завод, производивший башенные часы. А вот непосредственно художественным оформлением, изготовлением циферблата и стилизованных стрелок занималась минская мастерская.

Старожилы вспоминали, что башенные часы устанавливались чуть ли не в день пуска метрополитена в спешном порядке. Трудно сказать, по какой причине, но первые морозы механизм не выдержал, пришлось его снимать и промывать. С тех пор часы безупречно ходят уже более 36 лет.

До момента восстановления Ратуши именно эти часы считались главными в городе и сообщали о наступлении Нового года. Говорят, что башенные «метрочасы» вначале хотели сделать с курантами. Однако неподъемная сумма не позволила осуществить эту задумку. Конструкция часов с электронным камертоном так и осталась за гранью реальности. Была идея сделать башенные часы музыкальными. И вновь этого не случилось. Видимо, решили не тревожить покой жильцов близлежащих домов.

Кстати, самые большие часы метрополитена тоже управляются с центральной электронно-часовой станции. Плановый осмотр проводится не реже раза в месяц. У электромехаников есть ключ, с помощью которого можно остановить механизм в любое время. А вот извлечь стрелки внутри здания можно только в одном положении – когда они показывают полдень.

Особое отношение к часам на башне в морозы. Механизм обогревают изнутри, чтобы смазка не загустела до критичного состояния. С этим справляются электромеханики метро, и только косметический ремонт циферблата доверяют промышленным альпинистам.

Вот так трудятся настоящие хранители времени метрополитена. Конечно, трудовые будни электромеханикам участка центральной электронно-часовой станции кажутся вполне прозаичными и обыденными. Однако результат их работы – масштабный и крайне важный. Часовщики каждый день вносят значительный вклад в обеспечение безопасности пассажиров, содействуют четкой организации всех производственных процессов подземки и никогда не думают о секундах свысока.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

Действительно счастье…

В редакцию регулярно поступают звонки от читателей, в основном автовладельцев, с просьбой рассказать о том, как действует система фотофиксации на дороге – от собственно фиксации до письма в почтовом ящике. Насколько достоверные факты она предоставляет, не может ли ошибиться и какова, наконец, ее польза на практике. Наш корреспондент проник в эту святая святых дорожного порядка и, надеемся, прольет свет на тему, которая волнует многих.

Итак, герой статьи – СЗАО «Безопасные дороги Беларуси», отрытое в 2011 году и известное как предприятие, формирующее так называемые «письма счастья», уведомляющие граждан о превышении установленных на участках дорог скоростных режимов. Сегодня камеры фотофиксации стали действенным инструментом регулирования режима движения всего транспортного потока.

Результат введения фиксации превышений водителями установленных скоростных режимов не заставил себя долго ждать – число получающих увечья и погибающих от действий любителей лихой езды уже через несколько лет сократилось практически вдвое.

Механизм формирования письма предельно прост. Все начинается с того, когда водитель-нарушитель превышает установленный скоростной режим и проезжает мимо датчика. Данный факт фиксирует радар. Система делает фотоснимок и формирует отдельный файл. Далее по каналам связи вся собранная информация попадает в СЗАО «Безопасные дороги Беларуси», где проходит тщательную проверку, по итогам которой файл признается соответствующим или не соответствующим установленным требованиям качества фиксации.

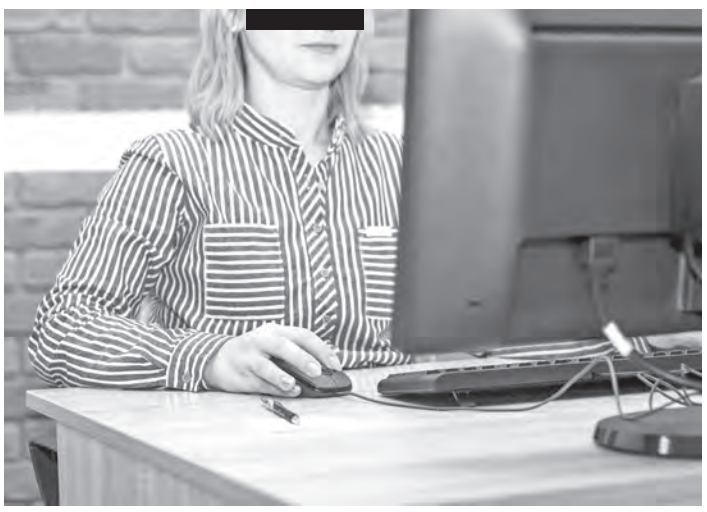
В категорию отклоненных файл попадает, если, например, не получается идентифицировать транспортное средство. Так происходит нечасто, и каждый случай тщательно проверяется сотрудниками предприятия – от руководителей сектора и отдела до ежемесячной комиссии, в состав которой входят представители разных подразделений. Такая сложная система введена для того, чтобы никто не смог «вывести» нарушителя из-под ответственности, даже если в сформированном файле увидит свой собственный автомобиль.

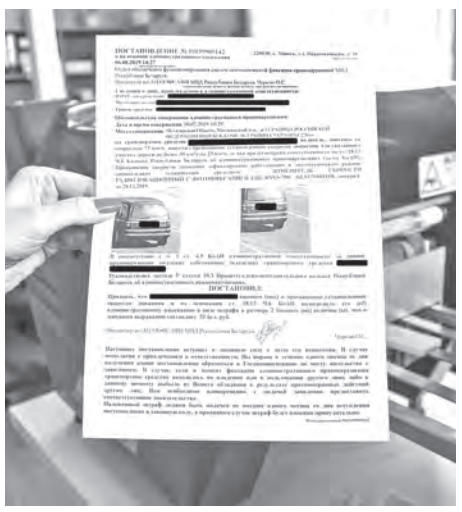
Если же качество картинки соответствует всем установленным требованиям, то файл направляется в Госавтоинспекцию для ведения административного процесса, в который по действующему законодательству никто не имеет права вмешиваться.

Административная ответственность за превышение скорости начинается от 10 км/ч и более. Меньшие отклонения в расчет не принимаются, поскольку находятся в пределах допустимой погрешности показаний аппаратуры. Кстати, это касается не только радаров и камер фотофиксации, но и автомобильных спидометров.

Когда информация о нарушителе подтверждена и составлена должным образом, она попадает в отдел печати, где распечатывается, перенаправляется в конвертовальную машину для формирования письма безконвертным способом.

Каждому почтовому отправлению присваивается индикационный номер, который также фиксируется в базе данных СЗАО «Безопасные дороги Беларуси». Поэтому когда сотрудник почты забирает с предприятия уже готовые так называемые «письма счастья», то забирает и флешку с электронной базой данных передаваемых ему отправлений.





Как только нарушитель получает свое письмо, у него есть два варианта дальнейших действий: согласиться с тем, что его привлекают к ответственности за нарушение Правил дорожного движения, или в течение месяца обжаловать постановление в установленном законом порядке.

Водитель может оплатить штраф любым удобным для него способом: через систему ЕРИП, в отделении любого банка, через мобильное приложение. Деньги, уплачиваемые нарушителем, поступают не на счет СЗАО «Безопасные дороги Беларуси», а в республиканский бюджет.

Вместе с тем, принимая во внимание влияние скорости движения транспортного средства на тяжесть последствий ДТП, основной функцией системы фотофиксации выступает не привлечение нарушителя к ответственности, а контроль на определенном участке дороги, благодаря которому многие транспортные средства все же снижают скорость. Как результат – регулируется режим движения всего транспортного потока, уменьшается вероятность дорожно-транспортных происшествий и повышается безопасность во время движения по нашим дорогам.

Никита ПЕТРОВ, «ТБ»

ОТ РЕДАКЦИИ. Мы бы перевели смысл фразы «письма счастья» из ранга двоякого в ранг единственно верного и объяснимого. Почему? Да потому, что бумажка с уведомлением о нарушении и причитающемся за это штрафе – это действительно счастье по сравнению с тем, что могло бы произойти на дороге с самим нарушителем или с тем, кто повстречался на его пути. Конечно, водителя на участке с фотофиксацией заставляет снизить скорость прежде всего перспектива попасть на карандаш и расстаться с энной сумой денег. Но есть надежда, что, в конце концов, автомобилисты будут воспринимать дорогу как сплошной участок, где их действия фиксируются на камеру, и усвоят, что взаимное уважение на дороге – это такой же важный ее атрибут, как, скажем, дорожный знак или светофор.

Фура подмяла легковушку

Инспекторы ГИБДД выясняют причины аварии, которая произошла на федеральной трассе «Сибирь».

На кадрах с места ДТП видно, что фуру «Скания» с многотонным экскаватором развернуло поперек дороги, а легковушка превратилась в груду металла.

В результате ДТП 25-летний водитель легкового автомобиля погиб на месте. Сотрудники ГИБДД устанавливают обстоятельства происшествия. Движение на данном участке дороги осуществлялось по одной полосе.

Электроскутер сбил коляску

ДТП с участием электроскутера и ребенка – пострадал младенец – произошло в Красноярске 24 июля, но подробности стали известны только сейчас.

33-летний водитель электроскутера «СИТИ КОКО» наехал на коляску, в которой находилась трехмесячная девочка. В ГИБДД сообщают, что у водителя нет водительских прав и он двигался по велосипедной дорожке. В результате столкновения девочка выпала из коляски и получила травмы. На место прибыла скорая помощь.

Похититель информации

Окружной судья США Уильям Алсап приговорил бывшего инженера компании Google Энтони Левандовски к 18 месяцам тюремного заключения за похищение коммерческой информации о беспилотных автомобилях у компании и ее последующую передачу конкурентам. Об этом сообщило агентство Reuters.

Ранее агентство France Presse передало, что в марте Левандовски, проработавший в Google с 2009 по 2016 год, признался, что перед увольнением скачал документацию по разработке технологий для беспилотных автомобилей, в том числе по созданию радара, с помощью которого такое транспортное средство может определять препятствия на своем пути и измерять расстояния. Отмечается, что Левандовски возглавлял подразделение, занимавшееся разработкой такого устройства.

В августе прошлого года прокуратура Северного округа штата Калифорния предъявила бывшему сотруднику Google обвинения, состоящие из 33 пунктов. По данным AFP, Левандовски признался только по одному из них в обмен на отказ прокуратуры от остальных обвинений. Стоимость украденных документов могла составлять до 1,5 млн долларов.

Четверо в море, не считая спасателей

Четырех человек, которые не могли добраться до берега, вытащил из моря экипаж катера БЛ-820 Росгвардии во время патрулирования акватории Южного берега Крыма. Об этом сообщается на официальном сайте ГУ Федеральной службы войск Нацгвардии РФ по Республике Крым и Севастополю.

Как пояснили в ведомстве, три сотрудника Росгвардии патрулировали Черное море в районе Гурзуфа и обнаружили четырех человек, которые подавали сигналы о помощи. Выяснилось, что семья отдыхающих отправилась в путешествие на каяках, но сильным ветром плавсредства унесло далеко в море, и у туристов не получилось вернуться к берегу. Экипажу патрульного катера удалось оперативно поднять пострадавших на борт и доставить их на сушу. Медицинская помощь никому из спасенных не потребовалась. «Несмотря на сложные погодные условия, наши сотрудники сумели в кратчайшие сроки спасти людей и снова доказали свой профессионализм, выполнив служебный долг на отлично», – оценил работу подчиненных начальник крымского управления вневедомственной охраны.

Самолет припарковался… у супермаркета

Небольшой самолет из-за сильного порыва ветра выкатился за пределы взлетно-посадочной полосы на парковку перед супермаркетом в канадском городе Нельсон (провинция Британская Колумбия).

Об этом сообщил телеканал CTV. Машина пробила забор, которым огорожен местный аэропорт, проехала по газону, пересекла автомобильную дорогу, зацепила припаркованный автомобиль и замерла на парковке. При этом у нее оторвалось шасси и была повреждена носовая часть. На борту находились два человека. Они пострадали незначительно, однако их госпитализировали для осмотра. На парковке никто не пострадал.

Антирекордсмен

Московская ГИБДД задержала нарушителя ПДД, за которым числится более 560 нарушений.

«Инспекторами ДПС во время несения службы на улице Зеленоградской был остановлен автомобиль Mercedes под управлением 22-летнего приезжего из ближнего зарубежья. При проверке документов водитель заметно нервничал. У него были явные признаки опьянения. От прохождения медицинского освидетельствования он отказался. В процессе оформления административного материала было установлено, что в 2020 году мужчина совершил 562 нарушения правил дорожного движения», – сказал собеседник агентства.

По его словам, штрафы за данные правонарушения мужчина не оплачивал, в результате чего в отношении его было составлено 189 административных протоколов по ч. 1 ст. 20.25 КоАП РФ (уклонение от исполнения административного наказания). Для дальнейшего разбирательства водитель был доставлен в ОМВД России по району Ховрино. Материалы переданы в суд для принятия решения о привлечении его к ответственности.

Версий много, причина – одна

Следствие по делу о ДТП на трассе «Таврида», которое стало причиной гибели 9 человек, рассматривает три версии случившегося. Непосредственной причиной аварии стало нарушение водителем микроавтобуса правил дорожного движения.

Смертельное ДТП произошло рано утром 31 июля. В тот же день было возбуждено два уголовных дела: по факту оказания услуг по перевозке пассажиров, не отвечающих требованиям безопасности, и за нарушение Правил дорожного движения, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц. Впоследствии ими занялось управление по расследованию особо важных дел следкома. Организатор перевозок ИП «Донец» помещен под стражу. На его предприятии идут проверки.

Известно, что 30 июля в 14.00 микроавтобус под управлением 48-летнего жителя Нижнегорского района выехал по Крымскому мосту в направлении Краснодарского края, а 31 июля в 2.22 въехал в обратном направлении, что было зафиксировано видеокамерами системы «Поток».

«Данное обстоятельство свидетельствует о том, что водитель надлежащим образом не отдыхал, мог находиться в утомленном состоянии и заснуть за рулем», – отметили в СК.

Несоблюдение организатором перевозки условий труда и отдыха водителя рассматривается как одна из версий. Также следователи выясняют, как проходили инструктаж, стажировка, обучение и аттестация водителя. Третье направление расследования – техническая неисправность микроавтобуса.

Тем не менее непосредственной причиной аварии стало нарушение ПДД – скорость движения микроавтобуса в момент столкновения с КАМАЗом составляла более 100 км/ч при допустимой 90 км/ч.

Напомним, из девяти пострадавших в ДТП состояние пятерых остается тяжелым, в том числе двоих – крайне тяжелым. Накануне одного из них перевезли в Севастополь. Беременную женщину, которая ехала в злополучном микроавтобусе, из больницы скорой помощи перевезли в перинатальный центр. Состояние еще одной пациентки удовлетворительное. Двое детей после амбулаторного лечения отправлены домой.

По решению властей Крыма семьям погибших в аварии выплатят по одному миллиону рублей. Материальная помощь пострадавшим составит от 200 тысяч до 500 тысяч российских рублей в зависимости от характера травм.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

ПРОФИЛАКТИКА

Катайся! Только безопасно

В первом полугодии на дорогах Гомельщины основной причиной гибели людей являлись наезды на пешеходов и велосипедистов, в том числе не обозначенных световозвращающими элементами в темное время суток. За указанный период времени в ДТП погибли 26 человек, из них 13 пешеходов и велосипедистов. Большую озабоченность в настоящее время вызывает состояние аварийности с участием велосипедистов, так как значительно возросло количество таких происшествий и погибших в них людей.

В связи с этим в период с 28 июля по 16 августа на территории Гомельской области проводится профилактическое мероприятие «Сохрани жизнь велосипедиста!», направленное на предупреждение ДТП с участием велосипедистов.

В Гомеле на велосипедной дорожке по ул. Мазурова прошла акция «Велосипедист! Катайся безопасно», организованная сотрудниками Госавтоинспекции Гомельщины, представителями проекта «ВелоСемья» и ООО «ВелоГомель».

Пока сотрудники ГАИ рассказывали участникам мероприятия о необходимости соблюдения Правил дорожного движения и возможных последствиях в случае дорожно-транспортного происшествия, представители проекта «ВелоСемья» и ООО «ВелоГомель» напомнили и объяснили велосипедистам, насколько важно использовать специальные средства защиты при движении на двухколесном транспорте.

Информационно-разъяснительная работа проводилась также и с пешими участниками дорожного движения, которым напомнили, что при наличии рядом двух дорожек – велосипедной и пешеходной – им необходимо двигаться для своей же безопасности по пешеходной.

Всем велосипедистам были вручены памятки с рекомендациями, а тем, кто спешился на переходе либо двигался в средствах защиты, – сладкие подарки и световозвращающие элементы.

Сотрудники Госавтоинспекции на автодороге «Восточный обход г. Гомеля» провели профилактическую акцию среди водителей «Не допустим нетрезвых на дорогу!».

Тест для неравнодушных

Инспекторы беседовали с водителями, велосипедистами и пешеходами о необходимости соблюдать ПДД, информировали о статистике ДТП с участием нетрезвых участников дорожного движения, проводили блицопрос на знание действующих Правил дорожного движения, а также интересовались, как они будут действовать, если заметят, что нетрезвый человек садится за руль автомобиля либо на проезжей части находится велосипедист или пешеход с признаками алкогольного опьянения.

Мероприятие показало, что граждане обладают высоким уровнем знаний Правил дорожного движения и имеют активную жизненную позицию.

Всем участникам акции были вручены памятки с рекомендациями, а также негазированная питьевая вода.

УБОРОЧНАЯ-2020

Не пропало ни зернышка

1 августа во время несения службы по обеспечению безопасности дорожного движения на территории города Речицы инспекторы ГАИ заметили автомобиль МАЗ с прицепом, который перевозил зерно, не укрыв его пологом. Вдобавок к этому в автомобиле на ходу открылся борт, и зерно начало просыпаться на проезжую часть дороги.

Инспекторы незамедлительно поспешили на помощь водителю. Первым делом закрыли борт, чтобы зерно не сыпалось, затем один из правоохранителей, чтобы освободить проезжую часть и сберечь рассыпанное зерно, с помощью лопаты и метлы начал убирать его, а второй – обеспечивал безопасность дорожного движения на данном участке. В это время водитель вызвал погрузчик, который погрузил зерно обратно, и он смог благополучно доставить его на предприятие для дальнейшей переработки.

Сотрудниками Госавтоинспекции в период проведения уборочной кампании для предупреждения аварийности на транспорте, задействованном на уборке урожая и перевозке зерна, установлен постоянный контроль за транспортной дисциплиной водителей, механизаторов, комбайнеров, техническим состоянием и оборудованием транспортных средств. Особое внимание ГАИ направлено на сохранность зерна и другой сельскохозяйственной продукции.

ВСЕМ МИРОМ

В «оперативке» раздался звонок

В оперативно-дежурную часть ГАИ УВД Гомельского облисполкома поступила информация, что по ул. Осипова в г. Гомеле автомобилем «Хендай» белого цвета управляет водитель, находящийся в нетрезвом состоянии.

Экипаж инспекторов ДПС батальона ДПС ГАИ УВД, несущий службу по охране общественного порядка и обеспечению безопасности дорожного движения, оперативно выехал на место.

Двигаясь от ул. Карастояновой, водитель заметил сотрудников ГАИ и заехал на парковочную площадку супермаркета для того, чтобы позже уехать незамеченным. Однако он был обнаружен и задержан путем перекрытия дороги служебным автомобилем.

Нарушителем оказался 42-летний житель Мозырского района, взявший автомобиль в аренду и работающий водителем такси в областном центре. Он признался, что употреблял спиртное, однако от прохождения медицинского освидетельствования отказался.

К слову, 12 лет назад мужчина уже несколько раз привлекался к ответственности за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения, в том числе к уголовной.

ПРОИСШЕСТВИЕ

Неугомонный

Нарядом ДПС батальона дорожно-патрульной службы ГАИ УВД Гомельского облисполкома около часа ночи в центре Гомеля был замечен каршеринговый автомобиль «Фольксваген», который двигался в кромешной тьме.

Требование об остановке транспортного средства было подано при помощи включения маячков красного и синего цвета. Однако водитель сигнал проигнорировал и увеличил скорость. Через громкоговорящее устройство сотрудники ГАИ требовали остановиться, на что водитель не реагировал и продолжал движение. При этом совершал ряд нарушений ПДД, создавая реальную угрозу для других участников дорожного движения.

В одной из дворовых территорий водитель заехал в тупик и не смог выехать, тогда он и его друзья-пассажиры выскочили из движущегося транспортного средства, которое затем совершило наезд на два припаркованных автомобиля.

Водитель был задержан. Им оказался 19-летний «бесправник», который взял авто в аренду по чужим документам. В отношении нарушителя было составлено 13 административных протоколов, начиная от нарушения скоростного режима и заканчивая неповиновением сотрудникам органов внутренних дел.

К слову, меньше недели назад сотрудники ГАИ уже задерживали молодого человека за управление транспортным средством без водительского удостоверения. Тогда он управлял машиной того самого друга, по документам которого в этот раз взял каршеринговый автомобиль.

Уважаемые водители! Помните, что управление транспортным средством, не имея на то права, а равно передача управления транспортным средством лицу, не имеющему права управления, влекут административную ответственность в виде наложения штрафа от 5 до 20 базовых величин. В случае повторного управления транспортным средством в течение года без водительского удостоверения предусмотрен штраф от 20 до 50 базовых величин или административный арест.

Полосу по материалам сотрудников отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Гомельского облисполкома подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

МОГИЛЕВСКАЯ ОБЛАСТЬ

ГАИ – ДЕТЯМ

И летом учим

Тематическое мероприятие в детском оздоровительном лагере «Колосок» Могилевского района прошло с участием ГАИ.

Дорожные инспекторы напомнили ребятам о безопасности на дороге: с воспитанниками лагеря были проведены викторина по Правилам дорожного движения и игры по безопасности. Ребятам наглядно показали, какие существуют дорожные знаки, и объяснили их значение. Также сотрудники ГАИ рассказали об опасных ситуациях, которые могут возникнуть во дворе и на улицах города.

Цель мероприятия – не только закрепить у детей знания ПДД и навыки безопасного поведения на дороге, но и способствовать развитию у ребят осмотрительности на дорогах, выработке внимания и сосредоточенности при участии в дорожном движении.

В завершение встречи гости подарили отдыхающим светоотражающие элементы, чтобы каждый юный пешеход стал заметнее в темное время суток.

ТАМОЖНЯ

Пан или пропал? Попал…

Водитель российской фирмы-перевозчика намеревался скрыться от таможенников, поскольку незаконно перевозил 20 тонн яблок. Однако не справился с управлением.

При проведении специального мероприятия в Хотимском районе могилевскими таможенниками предпринята попытка остановить транспортное средство VOLVO. Грузовик следовал в направлении белорусско-российской границы с превышением допустимой скорости. На неоднократные сигналы сотрудников таможни водитель не реагировал. Проезжая населенный пункт Липовка, он не справился с управлением: автомобиль съехал с проезжей части и перевернулся.

В машине находилась партия яблок. Водитель признался, что на товар отсутствуют товаросопроводительные документы, в том числе и фитосанитарные сертификаты, подтверждающие безопасность продукции. Стоимость фруктов составила 72 тыс. рублей.

По данному факту Могилевской таможней начат административный процесс в соответствии с ч. 4 ст. 12.17 КоАП Республики Беларусь.

Также сотрудниками ОГАИ Хотимского РОВД в отношении водителя составлены административные протоколы по ст. 18.14 (невыполнение требований сигналов регулирования дорожного движения, нарушение правил перевозки пассажиров или других правил дорожного движения), ст. 18.21 (невыполнение требования об остановке транспортного средства) и ст. 18.22 (нарушение правил остановки и стоянки транспортного средства, а также иных правил дорожного движения).

СОЦИАЛЬНОЕ ЗЛО

За рулем и подшофе

На территории Могилевской области прошли мероприятия, направленные на предупреждение и пресечение фактов управления транспортом нетрезвыми водителями.

Управление транспортным средством любой категории под воздействием алкоголя приравнивается к наиболее тяжелым нарушениям Правил дорожного движения. Зачастую результат таких поездок – аварии со смертельным исходом.

Так, например, 15 июня в 23.00 в Дрибинском районе 28-летний житель деревни Темный Лес, управляя автомобилем ВАЗ, совершил наезд на гужевую повозку, которая двигалась в попутном направлении. После столкновения машина съехала в кювет и опрокинулась. В результате происшествия 35-летний возчик был доставлен в больницу, где от полученных травм скончался. Пострадал в ДТП и пассажир автомобиля.

Следует отметить, что за рулем авто находился водитель, который был ранее лишен права управления за поездку в нетрезвом состоянии. Но соответствующих выводов этот любитель горячительных напитков так и не сделал. И вновь подшофе сел за руль, что стоило жизни ни в чем не повинному человеку.

К слову, всего за 6 месяцев 2020 года на дорогах Могилевской области по вине нетрезвых водителей произошло 20 аварий, в которых один человек погиб и 25 были травмированы.

Почему нельзя пить алкоголь за рулем, рассказывают на первом занятии в автошколе. Управление автомобилем требует предельной концентрации внимания. Нетрезвому сложнее соблюдать правила. Подвыпившие водители о них просто забывают, как и об элементарной безопасности. Путают педали тормоза и газа, не видят знаков, светофоров, пешеходов, обгоняющих и встречных машин.

Ответственность за езду в нетрезвом состоянии составляет от 50 до 100 базовых величин с лишением прав сроком на три года (ст. 18.16 ч. 1 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь). Такое же наказание грозит за отказ от медосвидетельствования на состояние опьянения. За повторное в течение года подобное нарушение предусмотрены уголовная ответственность и конфискация транспортного средства (ст. 317^1 ч. 1 Уголовного кодекса Республики Беларусь).

Возможно, наказание за управление транспортным средством в состоянии алкогольного опьянения со временем станет еще более суровым. Но хочется верить, что не страх перед наказанием, а именно внутренняя убежденность каждого водителя искоренит такое явление, как пьяный за рулем.

В очередной раз хочется призвать всех наших граждан не быть в стороне от происходящего вокруг. Сообщайте по телефону 102 о случаях управления транспортным средством нетрезвыми водителями. Возможно, чей-то звонок поможет избежать трагедии и спасет не одну жизнь.

Подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

МИНСК

ПАРКОВКА

Двор как место для аварий

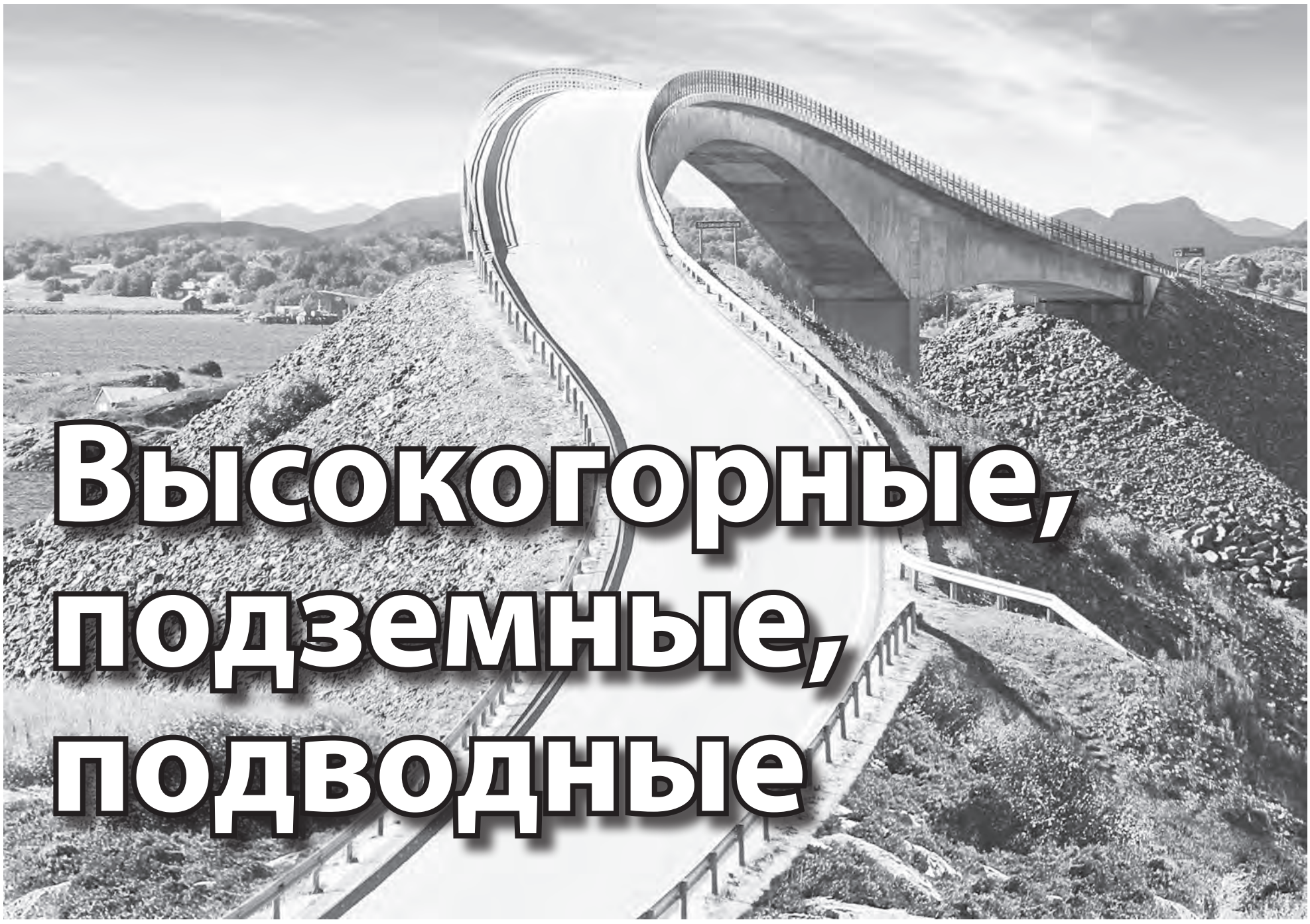
В попытке поставить свое транспортное средство поближе к дому водители паркуются во всех доступных местах, иногда самых неожиданных.

Например, на зеленой зоне или детской площадке. Газоны портятся, юные пешеходы не могут безопасно играть. Иногда машины блокируют друг друга, не давая возможности выехать в случае необходимости, препятствуют проезду автомобилей спасательных служб. Карета скорой медицинской помощи или пожарная служба могут не доехать до места назначения, затруднена работа коммунальных служб. Людям с детскими колясками, велосипедами приходится протискиваться между плотно стоящими машинами. Зачастую такая дорожная обстановка во дворах становится причиной аварийных ситуаций.

Еще один негативный момент: маневрирование в ограниченном пространстве нередко вызывает трудности, что приводит к механическим повреждениям транспорта. Часто виновники случившегося умышленно скрываются с места происшествия, чтобы уйти от ответственности.

Госавтоинспекция убедительно рекомендует автовладельцам не нарушать правила остановки и стоянки транспортных средств, а также по возможности оставлять свои авто на охраняемых стоянках либо в гаражах. За нарушение правил остановки и стоянки транспортного средства КоАП Республики Беларусь предусматривает административную ответственность в виде штрафа в размере одной базовой величины. Также в соответствии со ст. 8.10 ПИКоАП Республики Беларусь при совершении водителем указанных нарушений, в результате чего создано препятствие для дорожного движения или возникла угроза безопасности граждан, сотрудники ГАИ вправе произвести принудительную отбуксировку (эвакуацию) таких транспортных средств на охраняемую стоянку, если водитель не находится в транспортном средстве или в непосредственной близости от него. Действия сотрудников ГАИ и использование ими права эвакуации направлены на устранение угроз безопасности пешеходам и снижение риска их травмирования.

Анастасия ЗАБАВСКАЯ, старший инспектор по АиП ОГАИ Заводского РУВД г. Минска



Высокогорные, подземные, подводные

Высокогорные, подземные или уходящие в воду, с крутыми поворотами либо обрывами, заснеженные, ледяные, гравийные или песчаные, с кочками и ухабами… Все это о дорогах. Они есть на всех континентах. Поездки по ним можно охарактеризовать одной фразой: «душа уходит в пятки». Для многих поездки по таким дорогам являются жизненной необходимостью. Для экстремалов – возможностью насладиться опасностью и красотой.

Продолжение. Начало в № 27, 28 и 29

НОРВЕГИЯ

Это уникальное шоссе было построено специально для туристов. Атлантическая дорога (норв. Atlanterhavsveien) – 36-километровый двухполосный участок оригинальной конструкции в Норвегии в губернии Мере-ог-Ромсдал – связывает небольшие островки в Атлантическом океане. Ранее, почти до середины 1970-х годов, автомобили на острова переправляли только автопаромом, который со временем уже не справлялся со своими задачами.

На протяжении 8,27 км шоссе проходит по семи мостам общей длиной 891 метр. Самый высокий Сторсезандетский мост, прозванный в народе «пьяным», или «Мост в никуда», поднят над водой на высоту 23 метра специально ради возможности прохождения под ним судов.

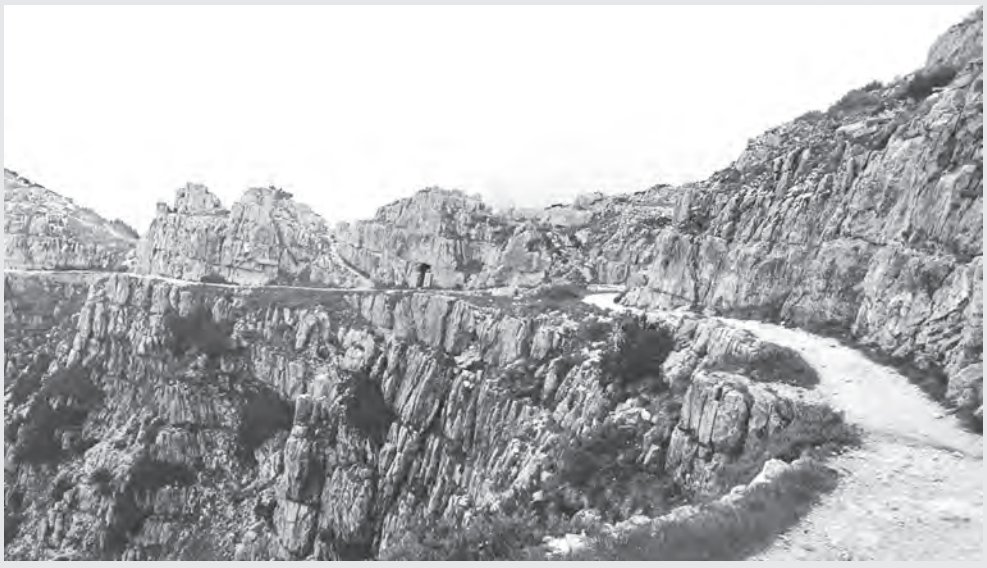
Находится он в средней части пути и является самым длинным – 260 метров.

Под определенным углом зрения мост напоминает американскую горку, обрывающуюся прямо в небо.

Дорога имеет титулы «Строение века Норвегии 2005 года» и «Лучшая туристическая дорога страны» по версии газеты The Guardian от 2006 года. Ее строительство началось в августе 1983-го и было завершено в июле 1989-го. За это время она была повреждена штормами 12 раз. Стоимость проекта составила 122 млн норвежских крон, 75% из них оплатило государство. Первые 10 лет за проезд брали плату, но в июне 1999 года дорога стала бесплатной.

Для путешественников на шоссе созданы четыре застекленные панорамные смотровые площадки с парковками для машин и щитами туристической информации. С них можно фотографировать, обозревать живописные окрестности и ловить рыбу с оборудованных помостов. Иногда в воде можно увидеть даже китов. Но во время приливов и штормовой непогоды дорога становится смертельно опасной. Волна с океана поднимается настолько высоко, что может смыть проезжающий автомобиль.

ИТАЛИЯ



Древняя дорога Пасубио славится одними из самых невероятных видов на Альпы и 52 выдолбленными вручную туннелями. Вождение здесь требует большой осторожности.

Правительство Италии несколько раз пыталось ее перекрыть. Однако местные жители отказываются сдаваться.

Проходит дорога в горном районе Виченцы, является очень узкой и скользкой, а потому немногие предпочитают ездить по ней на автомобиле.

Если верить рассказам местных жителей, первая горная тропа в этих местах была построена тысячи лет назад. С появлением автотранспорта дорогу усовершенствовали, но незначительно, поездка по ней на автомобиле по-прежнему представляет собой невероятно опасное мероприятие. Бессмысленно отправляться по трассе и на массивном внедорожнике: он не сможет преодолеть крутые повороты и особенно узкие участки. Значительную часть транспортного потока составляют мотоциклы и велосипеды, водителей которых тоже подстерегает множество опасностей. Многие туристы предпочитают прогуливаться по дороге пешком, поскольку с некоторых ее участков открываются фантастические виды на горы.

Одним из самых опасных участков считается отрезок трассы, проходящий через скалы и включающий небольшой тоннель. Никаких ограждений там нет, поэтому участники дорожного движения в буквальном смысле оказываются в считаных сантиметрах от глубокой пропасти.

Дорога Пасубио прежде всего опасна из-за своих красивых видов, а уже потом из-за отвесных серпантинов и отсутствия заграждений. Многие автомобилисты разбивались на ней, просто засмотревшись на живописные пейзажи.

Ежегодно в Пасубио проходит июльский фестиваль велосипедистов – молодых, сильных и влюбленных в экстрим. Также здесь регулярно проводятся и исторические праздники.

ИНДИЯ

Горный перевал Зоджи-Ла Пасс в Гималаях возвышается на 3528 метров над уровнем моря. В холодное время года его засыпает снегом, поэтому движение открыто здесь с мая по октябрь.

Тем, у кого отсутствует опыт экстремального вождения, трудно представить, как перевал можно преодолеть на легковом автомобиле. Водителям, решившим покорить путь, соединяющий индийские города Кашемир и Ладакх, лучше пристегнуться и покрепче держаться за руль. Высокогорный перевал протяженностью 9 км изобилует опаснейшими участками, встречающими путников крутыми поворотами, частыми оползнями и сутками непрекращающимися ливнями. Путь к вершине Зоджи-Ла Пасс поднимается почти вертикальной стеной и неумолимо сужается. Там, где облака касаются гор, дорога превращается в узкую тропу. Транспорт может проехать только в одну сторону. В темное время суток передвигаться по роковой трассе запрещено.

Узкая, замерзшая либо очень грязная дорога – это полбеды. Транспортные средства часто застревают между стадами овец и коз, и водителям приходится часами ждать, пока так называемая проезжая часть освободится.

ЭКВАДОР

Несмотря на то что оползней, камнепадов и резких поворотов на этой дороге нет, ее все равно считают одной из самых опасных в мире. Дело в том, что 40-километровый путь ведет ко все еще активному вулкану Котопахи в одноименном национальном парке. Последний раз он извергался в 2015 году – спустя почти 140 лет «сна».

Дорога не имеет асфальтового покрытия, полна опасных ям, по ней очень скользко ехать во время осадков.

Еще одна опасность – частые наводнения. Из-за характерного рельефа и большого количества спусков и подъемов даже небольшое количество осадков вызывает проблемы у водителей. Ежегодно фиксируются смертельные случаи, когда люди в буквальном смысле тонут на дороге.

США

С виду похожее на безобидное шоссе Route 431 в Алабаме считают одной из самых смертельно опасных дорог в США. Ее называют «Шоссе в ад». Тому подтверждение – кресты и мемориальные памятники, напоминающие путешественникам о том, сколько жизней она унесла.

К огромному количеству автокатастроф приводят плохая видимость, резкие изменения количества полос и превышение скорости. Один участок дороги от Питтсвью до границы округа Барбур настолько опасен, что в 2008 году был построен альтернативный участок.

Дорога привлекла внимание Всемирной организации здравоохранения. В Глобальном докладе о положении дел от 2013 года она набрала четыре балла из возможных десяти в рейтинге «факторы страха». Этот рейтинг учитывает такие переменные, как видимость, скорость, количество полос, качество дорожного покрытия и другие потенциальные опасности.

Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

ГОД МАЛОЙ РОДИНЫ

Ворота в Эдем

Уникальный объект туризма и паломничества создается в Слонимском районе на землях Свято-Успенского Жировичского монастыря – главной духовной обители Беларуси.

Называется это место Старые Жировичи. Оно находится между деревнями Завершье и Залесье. Именно здесь в XV располагалось имение боярина Александра Солтана, которому, по преданию, пастушки принесли найденный в лесу образ Божией Матери. На месте явления иконы по обету вельможи и был возведен храм в честь Пресвятой Богородицы.

Когда-то в Старых Жировичах были большой дом, множество хозпостроек, роскошный парк с кленовыми и липовыми аллеями, комплекс прудов. Но со временем все пришло в упадок. От строений остались только фрагменты фундаментов и стен. Когда в 2010 году эти земли передали Жировичскому монастырю, здесь царило страшное запустение.

– Крапива и кустарники разрослись так, что за ними не было ничего видно, – вспоминает протоиерей Дмитрий СЕМУХА, ответственный за монастырское хозяйство.

Но именно тогда и появилась идея превратить эту заброшенную территорию площадью 55 га в райский уголок, где бы люди обретали гармонию в общении с природой, могли отдыхать не только душой, но и телом, а представители дикой природы обитали в естественной среде. Благая идея получила благословение наместника Жировичского монастыря архиепископа Новогрудского и Слонимского Гурия. По благословению владыки проект получил библейское название – «Эдемский сад».

Монастырь взял на себя сверхсложную задачу – воссоздать старинное имение и его окрестности в первозданном виде. И это притом что никаких документальных свидетельств о том, как выглядела усадьба в былые времена, не сохранилось. Энтузиасты проекта все же надеются отыскать хоть какую-то информацию. Как один из вариантов, предлагаемых реставраторами, – историческая реконструкция тамошних мест.

Четыре пруда уже восстановлены. Они проточные. Через них протекает река Млыновка, на которой раньше стояли мельницы.

Силами монахов и местных жителей расчищен яблоневый сад, заложенный в 1960 году. На 22 га растет более 1750 деревьев, которые до сих пор плодоносят. Земли здесь плодородные. Об этом свидетельствует и одна из версий происхождения названия Жировичи – от слова «жир». Более тучных, «жирных» почв, чем здесь, в округе нет.

Жемчужина монастырского подворья – зоосад. 14 октября, на Покров, ему будет 10 лет. Отец Дмитрий вспоминает, как в 2010-м, в первый приезд владыки Гурия, они говорили с ним о том времени, когда здесь будут свободно разгуливать олени, лани, другие животные. Тогда это казалось далекой, несбыточной мечтой.

– Но, как говорят англичане, step by step (шаг за шагом). И то, что когда-то казалось невозможным и несбыточным, сегодня уже процентов на десять реализовалось. Осталось 90, – оптимистично заявляет отец Дмитрий.

В зоосаде уже достаточно обитателей – как свойских животных (телята, овечки, козы, лошади), так и представителей дикой природы. Есть три вида лис – красная (огневка), черно-бурая и полярная. Звери и птицы либо живут в просторных вольерах, обеспечивающих максимальную свободу, либо просто гуляют на воле.

Для страусов построили экодомик из прессованной соломы, обшитый деревянными досками. Там им тепло даже в холода.

Очень трепетно протоиерей Семуха относится к голубям:

– Это символ Духа Святого. Вспомните праздник Крещения (Богоявления), когда Дух Святой в виде голубя снизошел на Господа. И неслучайно голубя называют птицей мира. Она очень неконфликтная. Если в курятник посадить чужую курицу, ее убьют. А голуби принимают абсолютно всех. И никогда не воинствуют. Они у нас разных пород. Из голубятни могут вылетать через специальные окошки. Но домашние голуби слишком неуклюжие, летают медленно. А здесь много хищных птиц. Поэтому, если выпустить их, то обязательно нужно охранять.

В зимнее время теплолюбивых животных и птиц – сурикатов, носух, енотов, шиншилл, пони, павлинов, фазанов – переселяют на ферму в соседнюю деревню, где есть теплые помещения.

Еду для обитателей зоосада готовят на специальной полевой кухне, установленной здесь же, в парке. В морозы процесс приготовления пищи переносится в помещение с печкой.

У каждого обитателя зоосада – своя житейская история. Большинство зверей переданы монастырю в дар. Так, фермерское хозяйство из Волковысского района подарило медведя. Мишка Топтышка зимой не впадает в спячку, потому что ему не надо заботиться о пропитании: здесь его каждый день кормят. Неразлучная парочка волков – тоже подарок. Оба ручные. Их даже выпускают погулять по саду.

Есть немало таких, кто попал в беду и нуждался в человеческой заботе. Они по-своему учат людей быть добрее. Два аиста уже две зимы прожили на монастырском подворье. Их привезли с подбитыми крыльями. Обычно весной окрепшие птицы улетают. Эти – остались, впрочем, как и многие лебеди, которых сюда приносили с травмами.

Для протоирея Дмитрия Семухи, который является настоятелем Свято-Троицкого собора города Слонима, «Эдемский сад» – это дополнительная нагрузка, но, как он сам отмечает, приятная, когда все получается, когда все животные здоровы. А когда что-то не так, тогда он, как и всякий чувствительный человек, расстраивается.

За годы существования зоосада протоиерей Дмитрий хорошо усвоил: каждый его питомец требует к себе особого отношения. И, прежде чем в зоосаде появляется новый обитатель, батюшка сам старается узнать о нем все, а потом научить других сотрудников, как с ним обращаться.

В планах «Эдемского сада» – проводить реабилитацию больных детей на основе методов зоотерапии. Есть также договоренность с коррекционным центром, где находятся дети, изъятые из неблагополучных семей. Их приглашают сюда, чтобы они могли прикоснуться к миру живой природы.

– Сегодня даже домашние животные воспринимаются как экзотика, – убежден отец Дмитрий. – Улыбка, которую видишь на лицах детей, когда они взяли на руки кролика, гладят овечку или козочку, дорогого стоит… Наше желание – сделать это место, отмеченное много веков назад особым событием, красивым и благодатным, чтобы людям хотелось здесь находиться, – слова протоиерея Дмитрия Семухи звучат как приглашение в современный Эдем, врата которого открыты для всех желающих.

Татьяна АЗАРЕВИЧ, «ТБ»

Следующий номер газеты выйдет 22 августа.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Учредитель – Учреждение «Редакция газеты «Транспортный вестник» • **Редактор** Виноградова Елена Емельяновна

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

• **Н.Н. МАТЮК** (председатель Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций) • **Е.Е. ВИНОГРАДОВА**
• **М.А. АКУЛИЧ** (начальник УГАИ УВД Миноблисполкома) • **Н.А. ЛЕЩЕНКО** • **Т.В. ЛУЦЕВИЧ** • **А.М. ЛУЦЕВИЧ** • **И.Ю. ПЕТРОВСКИЙ**

Свидетельство о регистрации № 1011 от 15.01.2010 (перерегистрация 20.03.2017), выдано Министерством информации Республики Беларусь
Адрес редакции: 220034, г. Минск, ул. Чапаева, 5, ком. 309, 310, 316, 317, 318, 403
Телефоны: главный редактор – 399-94-05 • **бухгалтерия** – 323-20-56
E-mail: tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **07.08.2020** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 5904. Заказ 2606. Цена свободная.

Подписной индекс 63241

Газета отпечатана в государственном предприятии «Издательство «Белорусский Дом печати» ЛП №02330/106 от 30.04.2004 г. Пр-т Независимости, 79/1, 220013, Минск.