ВЕЛИКАЯ СИЛА КОНТРОЛЯ

СТР. 2–3

ЕХАЛИ ГОЛЛАНДЦЫ НА ВЕЛОСИПЕДЕ

СТР. 10

ОДНИ УПРЯМЫЕ, ДРУГИЕ ТОРОПЛИВЫЕ

СТР. 6

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

12 сентября 2020 г., суббота, № 34 (1075)

Соблюдай закон смолоду

так, как это делают ребята из отряда ЮИД средней школы № 34 Витебска, которые провели рейд на пешеходном переходе

Юные активисты помогли младшим школьникам пересечь проезжую часть, обучили основным требованиям предосторожности при переходе дороги, а также вместе с инспектором ГАИ проверили у них на одежде наличие световозвращающих элементов.

– Сейчас наступило время, когда рано темнеет и поздно светает. Дети вынуждены ходить в темное время суток в школу и на различные секции. В этот период водителям автотранспорта тяжелее увидеть пешехода, тем более ребенка. Поэтому важно обозначить присутствие малыша фликером. Многие производители детской одежды и школьных ранцев используют световозвращающие элементы в своей продукции. Однако не все родители выбирают форму и портфель для ученика с фликерами. Но они могут купить их отдельно. И об этом напомнили взрослым юные помощники ГАИ, – рассказывает инспектор отделения агитации и пропаганды ГАИ УВД Витебского облисполкома, дежуривший с юидовцами.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

Для предприятий и организаций –
индекс 632412
Для индивидуальных подписчиков –
индекс 63241

ПОДПИСКА–2020

IV КВАРТАЛ

ВО ВСЕХ ПОЧТОВЫХ ОТДЕЛЕНИЯХ СТРАНЫ!

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

Для предприятий и организаций –
индекс 641212
Для индивидуальных подписчиков –
индекс 64121

Пришел. Увидел.

В первом полугодии технической инспекцией труда Гомельской областной организации БелПрофТранса осуществлялся общественный контроль в 74 предприятиях и организациях. В результате вскрыто 510 нарушений правил охраны труда, выданы представления и рекомендации по их устранению, запрещена эксплуатация семи травмоопасных единиц оборудования.

По словам технического инспектора труда БелПрофТранса по Гомельской области Валентины Пугачевой, работа по профилактике производственного травматизма и осуществлению общественного контроля по охране труда находится на постоянном контроле профсоюзов. Ни одна производственная база, ни один строительный объект не обходятся без пристального к себе внимания. Но этот год – особенный. В связи с санитарно-эпидемиологической ситуацией с апреля техническая инспекция осуществляет общественный контроль в основном дистанционно. Проводится ежедневный мониторинг наличия и приобретения средств индивидуальной и коллективной защиты для профилактики заболеваемости COVID-19, мероприятий по дезинфекции помещений и соблюдению рекомендаций Минздрава. По предприятиям отрасли были разосланы материалы темы Всемирного дня охраны труда на 2020 год «Остановить пандемию: охрана труда может сохранить жизнь». Проходят «горячие линии», оказывается дистанционная помощь в организации работы по охране труда на предприятиях. В ходе мониторинга дается консультация по корректировке ряда локальных нормативно-правовых актов предприятия в связи с введением с 28.06.2020 новой редакции Закона Республики Беларусь «Об охране труда», а также системы управления охраной труда в организации в соответствии с новыми рекомендациями (приказ Министерства труда и социальной защиты Республики Беларусь от 30.12.2019 № 108).

– *Сегодня главное в работе технического инспектора труда БелПрофТранса – не только выявить нарушения в области охраны труда, но и добиться их устранения,* – рассказывает Валентина Пугачева. – *Выявленные при осуществлении общественного контроля в филиалах ОАО «Гомельоблавтотранс», РУП «Гомельавтодор», ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель», КПРСУП «Гомельоблдорстрой», РТУП «Белорусское речное пароходство» и других нарушения и недоработки всегда обсуждаю со специалистами по охране труда и председателями профсоюзных организаций. Главное в нашей работе – донести результаты проверок до руководства и общественности предприятия, открыть глаза на имеющие место нарушения безопасных условий труда, общими усилиями исправить положение дел, чтобы не допустить несчастных случаев на производстве. Как правило, в установленные сроки по результатам выданных руководителям представлений и рекомендаций я получаю письменные ответы о том, что нарушения устранены.*

Валентина Викторовна признается, что контролировать охрану труда на предприятиях отрасли – дело не из легких. Не всем руководителям нравятся проверки. Приходится объяснять, что они не несут за собой экономических санкций, что это в интересах организации, а выявленные нарушения и их устранение помогут предотвратить несчастные случаи.

Сегодня основной принцип инспекции труда ФПБ – «пришел – увидел – подсказал». Но если руководитель предприятия не выполняет представление технического инспектора, у того есть достаточно возможностей, чтобы привлечь такого руководителя к ответственности.

– *Считаю, что в охране труда, как и во всех других сферах деятельности, чтобы создать безопасные условия на каждом рабочем месте и при этом избежать ошибок, надо держать руку на пульсе, действовать сообща с техническим инспектором труда и со своим коллективом, ведь профессиональный союз – это в первую очередь коллектив работников,* – говорит Валентина Пугачева. – *Иначе ошибки могут привести к тяжелым последствиям . Один из руководителей как-то сказал мне, что лучше уволить злостного нарушителя охраны труда, чтобы спасти его жизнь и здоровье.*

Подсказал

Статистика свидетельствует, что одна из самых травмоопасных – дорожная отрасль республики. Большинство работ осуществляется при движущемся транспорте, и это создает дополнительные трудности, увеличивает опасность травмирования. Неоднозначно обстоят дела и с культурой производства. Руководители нередко пренебрегают элементарными правилами безопасной работы. Иногда плохо ограждаются и обустраиваются места производства дорожных работ, в результате чего работники неожиданно выходят за ограждения и попадают под колеса автомобиля. Что может быть проще проведения инструктажа по охране труда? Периодический контроль часто проходит без привлечения общественных инспекторов, которые могли бы помочь предотвратить нарушения требований ОТ работником, а возможно, и его травмирование. Не всегда тружеников знакомят с проектом производства работ, в котором должны быть прописаны мероприятия по обеспечению безопасности.

Основную работу по ОТ в организации должен вести мастер, а руководитель участка обязан обеспечить контроль за соблюдением законодательства об охране труда своими подчиненными. Надо обучать этим вопросам специалистов среднего звена, и не один раз в три года, а ежегодно, регулярно проверяя полученные знания. Решение таких проблем не требует вложения больших денежных средств, но эффективность будет большая.

Если проанализировать несчастные случаи, то становится понятно, что все они связаны с так называемым человеческим фактором и являются следствием неисполнения руководителями или работниками своих прямых обязанностей по обеспечению охраны труда.

К примеру, в мае произошел несчастный случай со смертельным исходом с электрогазосварщиком мозырского ДРСУ №186 КПРСУП «Гомельоблдорстрой», который присоединил сварочный аппарат к стационарной электрической сети без использования коммуникационного и защитного аппарата с разъемными или разборными контактными соединениями.

– Иногда причиной травмирования становится изношенность эксплуатируемого оборудования и машин, но чаще всего, как это произошло с электрогазосварщиком, работник пренебрегает инструкцией и применяет неправильные приемы работы, – считает Валентина Пугачева. *– В настоящее время заканчивается расследование гибели водителя под колесами автомобиля КРАЗ-6510, принадлежащего дорожно-строительному управлению №17 ОАО «ДСТ № 2, г. Гомель». 2 июня водитель заводил машину вне кабины путем короткого замыкания. Когда в очередной раз он запустил двигатель, транспортное средство пришло в движение, водитель оказался под колесами машины и погиб.*

В процессе расследования выяснилось, что он был лишен права управления автомобилем еще в 2018 году. Тем не менее водительское удостоверение и талон у него были на руках. По словам свидетелей, две рабочие смены водитель заводил машину (а именно выворачивал колеса влево), использовал проводок для подключения аккумуляторной батареи. Одному богу известно, сколько раз он это делал за смену… В результате наниматель ставит грубое нарушение законодательства по охране труда работником и указывает его стопроцентную вину, хотя владельцем неисправного транспортного средства является ДСУ № 17. В очередной раз несчастный случай квалифицируется как ДТП, хотя в момент наезда машины на работника тот даже не сидел за рулем.

Много нарушений выявляется при эксплуатации автотранспорта в дорожно-строительных организациях, где основная деятельность – не перевозка грузов и пассажиров, а возведение дорог. При беседе с водителями спецтранспорта зачастую выясняется, что автомобиль не прошел технический осмотр, отсутствуют противооткатные упоры, нет договора обязательного страхования на транспорт. Многие водители получают административное наказание в виде штрафа. При этом собственником неисправного транспортного средства является юридическое лицо, которое передало в пользование водителю неисправный автомобиль. Поэтому, прежде чем сесть за руль сомнительного транспортного средства, следует задуматься о последствиях такой езды. Ведь можно не вернуться к своей семье, стать нетрудоспособным или нанести вред здоровью и жизни других граждан.

Пристальное внимание технической инспекции труда отраслевого профсоюза приковано не только к охране труда и технике безопасности, но и к созданию на предприятиях достойных социально-бытовых условий для работников, что должно стать повседневной обязанностью общественных инспекторов, рабочих, всех специалистов и руководителей. Безопасные производственные помещения, оборудование и рабочие места являются обязательными условиями безаварийной работы. Каждый должен быть заинтересован в том, чтобы навести порядок на производстве. Например, в филиалах «Автобусный парк № 6 г. Гомеля», «Автобусный парк № 1» и «Жлобинавтотранс» ОАО «Гомельоблавтотранс», а также ДЭУ № 41, 46 РУП «Гомельавтодор», ДРСУ № 184 и КУП «Гомельоблдорстройкомплект» КПРСУП «Гомельоблдорстрой». Оборудованы прекрасные комнаты для приема пищи, сушки одежды и обуви, решены вопросы обеспечения средствами индивидуальной и коллективной защиты. Как показывает практика, охраной труда необходимо заниматься каждый день, это должно стать повседневной обязанностью и общественных инспекторов по охране труда, и председателей профсоюзных организаций. Только тогда будет положительный результат.

– Что бы ни говорили, я считаю, что общественный контроль – это большая сила, – рассуждает Валентина Викторовна. *– Нам необходимо проанализировать работу общественных инспекторов, избавиться от лишней численности, укрепить их состав из числа активных и принципиальных членов профсоюза. И, конечно же, продолжить работу по внедрению коллективной ответственности на предприятиях отрасли. Это сейчас особенно актуально на фоне роста травматизма по причинам нарушения требований безопасности самими потерпевшими.*

Хотелось бы, чтобы руководители предприятий и председатели профкомов морально и материально стимулировали работу общественных инспекторов по охране труда. Однако те льготы, которые предусмотрены коллективными договорами, к сожалению, не всегда предоставляются. К тому же часто реакция нарушителей на требования общественных инспекторов выполнять правила по охране труда резко отрицательная. Но если что-то случается, потерпевший потом предъявляет претензии к своим товарищам, руководителям, мол, почему не предупредили, не наказали. Общими усилиями на базе коллективной ответственности мы должны донести до каждого работника, что его жизнь и здоровье так же важны, как и экономическое благополучие всего коллектива.

Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

Аварийность на дорогах республики с 3 по 9 сентября

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 3 сентября: 11–1–11
Пятница, 4 сентября: 12–1–12
Суббота, 5 сентября: 11–0–13
Воскресенье, 6 сентября: 8–1–9
Понедельник, 7 сентября: 10–2–10
Вторник, 8 сентября: 15–1–14
Среда, 9 сентября: 13–1–12
Итого: 80–7–81

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 19
Минская – 20
Брестская – 11
Гродненская – 7
Витебская – 6
Могилевская – 5
Гомельская – 12

Языком статистики

В январе – августе в целом по республике уменьшилось количество ДТП с участием детей (-1,5%; с 265 до 261) и количество раненных в них несовершеннолетних (-1,1%; с 279 до 276). Отмечен рост количества погибших (+23,1%; с 13 до 16) в ДТП детей.

Наиболее неблагоприятная обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом сложилась в Минской области, где зафиксирован рост одновременно количества ДТП, погибших и раненных в них несовершеннолетних (с 43 до 64, с 2 до 5 и с 52 до 67 соответственно). В Могилевской и Витебской областях отмечается рост ДТП и раненых детей (Могилевская – с 34 до 35 и с 33 до 38 соответственно, Витебская – с 24 до 28 и с 23 до 31 соответственно). В Гродненской области зафиксирован рост одновременно количества ДТП и погибших в них несовершеннолетних (с 34 до 35 и с 2 до 6 соответственно), в г. Минске – рост погибших в ДТП несовершеннолетних (с нуля до одного).

Девять погибших в ДТП несовершеннолетних являлись пассажирами транспортных средств (г. Минск, Фрунзенский район, возраст – 17 лет; Минская область, Любанский район, возраст – 16 лет, Борисовский район, возраст троих – по 15 лет; Гомельская область, Гомельский район, возраст – 6 лет; Гродненская область, Гродненский район, возраст – 5 и 14 лет; Могилевская область, Могилевский район, возраст – 13 лет), трое – пешеходами (Гродненская область, Щучинский район, возраст – три и 14 лет, Минская область, Минский район, возраст – 15 лет), трое – велосипедистами (Гродненская область, г. Волковыск, возраст – 16 лет, Гродненский район, возраст – 12 лет; Гомельская область, Гомельский район, возраст – 17 лет).

По вине водителей пострадали 212 из 261, или 81%, несовершеннолетних.

Большинство (44,4%; 116 из 261) несовершеннолетних участников дорожного движения получили травмы в качестве пешеходов. Погибло трое (-1; -25%), ранено 113 (- 12; - 9,6%) детей.

Анализ ДТП с участием несовершеннолетних пешеходов показывает, что 37 из них получили травмы на нерегулируемых пешеходных переходах, 17 – на регулируемых (5 переходили на запрещающий сигнал светофора), 16 несовершеннолетних пересекали проезжую часть вне пешеходного перехода, 23 – внезапно выбежали на проезжую часть, 7 – получили травмы, двигаясь по обочине или краю проезжей части, 14 детей были травмированы во дворе, один – на остановке общественного транспорта, один – двигаясь на электросамокате.

46,7%, или 122 несовершеннолетних, стали участниками ДТП, являясь пассажирами транспортного средства – погибло 10 (+4; +66,7%), ранено 112 (+13; +13,1%).

При этом 59 (48,4%) несовершеннолетних пассажиров перевозились с нарушением установленных правил (21 – без использования детского удерживающего устройства, 37 – без ремня безопасности, один – без мотошлема). По регионам: в Минской области – 19, Гродненской – 9, г. Минске – 6, Гомельской – 5, Могилевской – 8, Витебской – 9, Брестской области – трое.

40 (-5; -15,3%) несовершеннолетних стали участниками ДТП в качестве велосипедистов, что в общей структуре участников ДТП составляет 13,7%. Погибло трое, ранено 37 (-6; -14,0%) детей.

Также участниками ДТП стали 14 (+2; +5,3%) несовершеннолетних водителей механических транспортных средств.

Материалы полосы подготовил Александр БРУЙ, старший инспектор по особым поручениям ГУ ГАИ МВД, подполковник милиции

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Плюс электрификация всей страны

Электрифицировать 30% пассажирского транспорта планируется сначала в Минске и областных городах, а также в населенных пунктах с численностью жителей более 100 тыс. Конкретный город и регион должны выработать свою транспортную стратегию. Об этом сообщает агентство «Минск-Новости» со ссылкой на пресс-службу Министерства транспорта и коммуникаций.

В Беларуси разрабатывают госпрограмму по развитию электротранспорта на 2020–2025 годы. Предусматриваются организация и производство электротранспорта, электромобилей, а также проведение научных исследований, разработка опытных образцов, подготовка нормативных технических актов по использованию электротранспорта и расширению сети зарядных станций. В рабочую группу по подготовке документа входят представители Национальной академии наук и ряда органов государственного управления.

Кроме того, Минтранс разрабатывает госпрограмму, предусматривающую мероприятия по дальнейшей электрификации транспорта. Долю электрифицированного транспорта, выполняющего городские пассажирские перевозки в регулярном сообщении, к концу 2025 года намерены увеличить до 30%. Аналогичные подходы заложены в Национальную стратегию устойчивого развития Беларуси до 2030 года.

По мере экономических возможностей БелЖД продолжает электрификацию основных грузонапряженных участков.

Начальник управления научно-технической политики и информатизации Минтранса Юрий Дубина обратил внимание на факторы, сдерживающие развитие электротранспорта в Беларуси, несмотря на его преимущества. К экономическим относят уровень тарифов на электроэнергию и стоимость такого транспорта, а к техническим – развитие сети зарядных станций и проблему утилизации. По словам Юрия Дубины, белорусские ученые и производители работают над решением этих вопросов при подготовке программного документа.

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

К осени и дождям… не готовы

Межсезонье – сложный период для любого автомобиля. Слабые места кузовных деталей, а также зависимые от температуры и влажности элементы особенно сильно проявляют себя осенью. Изменяются дорожные условия, что сказывается на управляемости транспортным средством. Все это влияет на комфорт и безопасность движения. Как подготовить автомобиль к дождям и другим невзгодам осенней непогоды, читайте в этой статье.

ОХОТА ЗА МЕЛКИМИ НЕДОЧЕТАМИ

Современные автомобили успешно противостоят осенней непогоде. Но в это время мелкие недочеты, незаметные летом, отчетливо заявляют о себе в период похолодания и дождей.

Чтобы избежать негативных последствий осенью, желательно еще до наступления холодов провести ряд предупредительных мер и проверить наиболее уязвимые места авто.

Давление в шинах. При понижении температуры давление в шинах падает независимо от утечки воздуха. Для компенсации этого негативного явления проверьте давление в шинах до начала движения и подкачайте их до нормы, если это необходимо. В пути шины разогреваются и давление немного повышается.

Развал-схождение. Особенно важно схождение. Даже небольшое нарушение установки углов колес в этой плоскости скажется на управляемости авто осенью на плохих дорогах.

Обдув стекол. Проверьте работоспособность обдува стекол. В сырую погоду запотевшие стекла при неработающем обдуве усложнят эксплуатацию авто. Осмотрите состояние салонного фильтра и замените его при необходимости. Подготовка авто к осени и зиме в идеале подразумевает замену масла и всех фильтров.

Замки. Заранее смажьте дверные замки. Обязательно пролейте замки капота и крышки багажника. Для этого хорошо подходят силиконовые спреи с трубочкой.

Проводка. Зачистите окислившиеся контакты или замените поврежденные клеммы. Особое внимание уделите клеммам АКБ. С понижением температуры увеличивается нагрузка на аккумулятор. При плохом контакте на клеммах запустить двигатель в холодную погоду будет проблематично. После зачистки и затяжки клемм АКБ обработайте их специальной смазкой – это защитит их от окисления. Если под рукой нет такой смазки, то несколько капель масла неплохо справятся с этой функцией.

Герметичность системы охлаждения. Помните о том, что соединение, которое летом слегка «потеет», зимой обязательно начнет течь.

Уровень незамерзайки. Никто не знает, когда именно температура опустится ниже нуля. Убедитесь, что в бачок омывателя стекол залита незамерзайка.

Комплектность набора автомобилиста. По статистике, автомобили внезапно отказывают чаще всего в межсезонье и при сильных морозах. Убедитесь, что домкрат, знак аварийной остановки, жилет и буксировочный трос – на месте.

Эти меры позволят снизить риск внезапной остановки в пути и повысят качество эксплуатации авто в осенний период.

ВЛАГУ – БЛОКИРУЕМ

Особый этап при подготовке автомобиля к осенней эксплуатации – это комплекс мер по защите от влаги. Езда в дождливую погоду осложняется множеством факторов. Также возрастает негативное воздействие на кузовные элементы.

Защита авто от дождя подразумевает следующие меры.

Внимательно осмотрите кузов на наличие повреждений. Сколы до металла и «рыжики» аккуратно зачистите и подкрасьте. Сегодня существует большое количество разнообразных подкрасок, которые позволят довольно эффективно скрыть кузовной дефект и защитить металл от коррозии.

Обработайте кузов полиролью. Эта мера снизит адгезионные свойства ЛКП. То есть грязь и влага будут меньше задерживаться на поверхности кузовных деталей, что положительно скажется на их долговечности.

Попробуйте состав «Антидождь». Это средство отлично помогает в защите стекол и зеркал заднего вида от скопления капель дождя. Гидрофобный состав отталкивает влагу, что существенно повышает видимость в дождливую погоду.

Замените дворники, если это необходимо. Хороший обзор при атмосферных осадках – залог комфортной и безопасной езды.

Тщательно подготовив авто к осени и дождям, вы повысите качество и безопасность передвижения.

К СВЕДЕНИЮ

По столичным маршрутам

С 10 сентября при движении в сторону деревни Королищевичи организуют заезд автобусов пригородного маршрута № 276С «АС «Автозаводская» – Королищевичи через Ельницу» в разворотное кольцо на ул. Спортивной в Ельнице. Делается это с целью улучшения качества транспортного обслуживания.

От автостанции «Автозаводская» автобусы будут отправляться в 6.55, 15.00, 17.30, 18.45;
от остановочного пункта «Ельница (ул. Спортивная)» – в 7.21, 15.23, 17.55, 19.10;
от конечного о. п. «Королищевичи-2» – в 7.29, 15.30, 18.05, 19.16.

Автобусы экспрессного маршрута № 1111-ТК «Озерцо – РНПЦ онкологии» с 15 сентября будут выполнять движение в о. п. «Торговый центр «Озерцо».

Остановка расположена на а/д Н8931 в районе торгового центра «Озерцо». Маршрутки будут останавливаться там при движении в обе стороны.

Материалы полосы подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

Терпеливые водители и осторожные пешеходы

могут в конечном итоге свести дорожные войны к победе благоразумия как с одной стороны, так и с другой

Культура поведения водителей особенно ярко просматривается на пешеходных переходах, где нужно проявлять терпение, внимание и заботу по отношению к самым незащищенным участникам дорожного движения. Однако и последние должны платить той же монетой, а не идти напролом. Бдительным и предупредительным следует быть каждому. Увы, в жизни далеко не всегда так получается.

В этом убедилась собственный корреспондент «ТБ» во время утреннего рейда по витебским улицам, на которых есть школы (там до 14 сентября будет продолжаться дежурство госавтоинспекторов перед началом занятий). Кое-где недисциплинированность пешеходов и нетерпеливость водителей сдерживало только присутствие по соседству с зеброй офицера милиции с жезлом. Конечно, круглый год сотрудники ГАИ работать исключительно в рамках растянувшейся до бесконечности акции «Внимание – дети!» не будут, поскольку она носит профилактический характер, ограничена в сроках и рассчитана на предупреждение детского дорожно-транспортного травматизма и сокращение несчастных случаев на дорогах с участием детей.

– ГАИ призывает водителей быть предельно внимательными при движении вблизи детских учреждений, проезде пешеходных переходов, остановок общественного транспорта, во дворах. Вместе с тем и родители должны не только напоминать детям о безопасном поведении у проезжей части и на дороге, но и показать в этом личный пример, – считает инспектор отделения агитации и пропаганды ГАИ УВД Витебского облисполкома Василий Чепик. – Аналогичного законопослушного поведения ГАИ ждет и от водителей. Насколько это актуально, можно судить хотя бы по статистике происшествий за 8 месяцев с начала года. В Витебской области за это время произошло 29 ДТП с участием детей. В них 32 ребенка были ранены. Есть над чем задуматься.

Зачастую от водителей требуется элементарная внимательность: заметил человека на проезжей части, тем более на пешеходном переходе – пропусти. К сожалению, слишком многие игнорируют это обстоятельство. Неудивительно, что только в Витебске за 8 месяцев выявлено 4585 фактов непропуска пешеходов на зебре. Замечу, что перед нами лишь верхушка айсберга, поскольку установлены не все случаи нарушения ПДД. Сколько их осталось вне поля зрения инспекторов!

…В день сентябрьского рейда в рамках акции «Внимание – дети!» Василию Чепику довелось дежурить на «пешеходнике» в Первомайском районе Витебска – на очень оживленной улице Горького. Нарушений ПДД в присутствии госавтоинспектора, конечно, почти не было. Машины, как по команде, вставали перед зеброй, пропуская детвору в школу, никто не летел сломя голову вне перехода наперерез транспорту. Умиленная дорожной идиллией бабушка с маленькими внучатами подошла к блюстителю порядка с искренней благодарностью:

– Спасибо вам за работу! Вот бы всегда наблюдать такую картину: все вежливы, предупредительны, заботливы. Ваше влияние на дорожную обстановку просто волшебное.

Приятно хоть на короткое время побывать в роли волшебника, однако куда лучше было бы и самим милиционерам ощущать позитивную реакцию на профилактические меры со стороны шоферов и пешеходов.

– А мне вот люди говорят сегодня: приятно, мол, вас видеть на нашем бойком переходе, но у нас тут и без инспекторов ГАИ довольно спокойно. На пешеходов, а тем более детей не наезжают, ждут, пока те переберутся через проезжую часть, – говорит инспектор отделения административной практики МО ГАИ УВД Витебского облисполкома Виктория Зухтикова, дежурящая на улице Лазо, неподалеку от СШ № 6.

Нахожусь рядом с нею некоторое время и убеждаюсь: так оно и есть. Выходят из автобуса или троллейбуса ребятишки, некоторые за руку с мамой, и чинно шествуют к зебре. Водители при виде их заблаговременно притормаживают авто с включенными фарами. Редкий зазевавшийся мальчуган наверстывает упущенное, пускаясь вприпрыжку вдогонку потоку людей, но и его терпеливо пропускают до тротуара.

Не слишком тактично ведут себя водители на улице Чапаева. Между тем здесь надо бы проявить особую осторожность. По одну сторону дороги находятся здания нескольких факультетов Витебского госуниверситета, по другую – двух школ: общеобразовательной и вспомогательной для детей с отклонениями психики. Последним достаточно сложно преодолевать любой путь, а тем более преграду в виде проезжей части. С ними следует быть чрезвычайно терпеливыми. Не всех привозят на занятия на машинах родители, многие добираются из разных концов города общественным транспортом, устают, да и внимание сосредоточить в силу физиологических отклонений им трудно. Жаль, но кое-кто из водителей о чужой беде думает меньше всего. Для них главное – успеть к намеченной цели, не упустить момент…

– Троих таких поспешных автовладельцев пришлось-таки задержать, провести профилактическую беседу. Среди них была и женщина. Обычно автоледи ссылаются на невнимательность, но эта дама объяснила непропуск пешехода иначе: тот, дескать, слишком долго раздумывал у кромки тротуара, идти или не идти, а сзади подпирал поток машин, пришлось ехать, – делится наблюдениями госавтоинспектор Владислав Ярош. – Впрочем, большинство водителей все же соблюдают ПДД, и это радует.

Руководство Госавтоинспекции области полагает, ссылаясь на анализ многолетних данных, что акции, подобные текущей, чрезвычайно важны и имеют несомненный эффект в воспитании дорожной дисциплины у граждан. А значит, стоит двигаться проложенным курсом.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

ТРАНСПОРТНАЯ ИНСПЕКЦИЯ МИНТРАНСА

Школьным маршрутам – особые внимание и контроль

Контроль за соблюдением действующего законодательства на автомобильном транспорте – прерогатива Транспортной инспекции. Знания нормативной документации, практический опыт сотрудников и творческий подход позволяют коллективу управления контроля автомобильного транспорта филиала по Гомельской области вести работу оперативно и компетентно.
Как всегда, накануне 1 сентября внимание Транспортной инспекции было сосредоточено на вопросах организации безопасной перевозки школьников.

Управление контроля автомобильного транспорта филиала совместно с сотрудниками Госавтоинспекции Гомельской области провели мониторинг технического состояния школьных автобусов, соответствия их оборудования установленным нормам, а также соблюдения водителями требований законодательства о транспортной деятельности при организации и выполнении перевозок школьников.

Осуществляя на территории Гомельщины контрольные мероприятия, сотрудники Транспортной инспекции тщательным образом обследовали оснащение, оформление и техническое состояние автобусов, выполняющих автомобильные перевозки детей.

Для подвоза ребят в области задействовано 253 школьных автобуса, 222 из них проверено, 28 находились в ремонте, а три были выведены из эксплуатации в связи со списанием. В ходе проверок активно велась профилактическая работа с водителями по соблюдению требований Правил дорожного движения и правил автомобильных перевозок групп детей, а также по обеспечению их безопасности.

– Подход к этому вопросу у Транспортной инспекции строгий, – говорит заместитель начальника управления контроля автомобильного транспорта филиала Транспортной инспекции по Гомельской области Олег Журбенков. – Мы не имеем права пренебречь ни одной мелочью, будь то просроченный огнетушитель, трещина на стекле окна, чрезмерно изношенные шины или несовпадение рисунка протектора на колесах одной оси. В ходе контроля наши сотрудники тщательно искали технические неисправности, проверяли работу внешних световых приборов, блокираторов движения при открытых дверях, систем пассивной и активной безопасности, наличие огнетушителей, знака аварийной остановки, противооткатных устройств, укомплектованность аптечек, прохождение технического осмотра транспортных средств и наличие заключенного договора обязательного страхования.

В ходе проверок оказалось, что все водители, задействованные на подвозе детей, имеют соответствующие категории, стаж работы, а также действующие медицинские справки. Фактов эксплуатации школьных автобусов, не прошедших процедуру выдачи разрешения на допуск к участию в дорожном движении, не установлено.

Тем не менее в процессе проведения совместных осмотров автобусов отделов образования Калинковичского, Ельского и Житковичского райисполкомов были выявлены нарушения законодательства Республики Беларусь, положений пункта 1.16.1.4 Приложения № 6 к техническому регламенту Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (ТР ТС 018/2011).

Так, на наружных боковых сторонах кузова некоторых автобусов, а также спереди и сзади по оси симметрии не нанесены контрастные надписи «ДЕТИ». Не было заключенных договоров обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика перед пассажирами (отделы образования Калинковичского и Ельского районов). В автомобильных аптечках, которыми оснащены транспортные средства, отсутствовали некоторые необходимые препараты (отдел образования Житковичского района). На ветровом стекле со стороны водителя в зоне, очищаемой стеклоочистителем, имелись трещины (отдел образования Ельского района).

По результатам прошедшего комплексного мероприятия информация о выявленных нарушениях при выполнении автомобильных перевозок школьными автобусами направлена в Гомельский облисполком и местные исполнительные и распорядительные органы. По всем выявленным нарушениям руководителям отделов образования Калинковичского, Ельского и Житковичского райисполкомов Госавтоинспекцией были выданы соответствующие требования (предписания) об устранении причин и условий нарушений законодательства.

Контрольные мероприятия по выявлению и пресечению нарушений законодательства при организации и выполнении перевозок детей будут продолжены.

Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

ЕВРОПРОТОКОЛ

Условия просты. Но есть нюансы

Согласно Указу Президента Республики Беларусь № 175 «О страховании» лимит страхового возмещения при оформлении дорожно-транспортного происшествия составляет 800 евро (европротокол).

Европротокол – извещение о ДТП, которое заполняется самостоятельно его участниками и позволяет оформить дорожное происшествие без вызова и ожидания сотрудников Госавтоинспекции, а впоследствии достаточно быстро получить страховую выплату. Бланк европротокола выдается страховой компанией при оформлении договора (если же они были использованы, то их можно получить у любого страхового агента).

Однако европротокол имеет ряд условий и особенностей, которые нужно обязательно учитывать при его оформлении:

• в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только транспортным средствам, участвовавшим в ДТП;

• ДТП произошло с участием двух транспортных средств;

• лица, управлявшие транспортными средствами, имеют право на управление транспортным средством соответствующей категории;

• в отношении транспортных средств имеются действующие договоры обязательного страхования гражданской ответственности их владельцев;

• обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением транспортного средства в результате ДТП, характер и перечень видимых повреждений не вызывают разногласий у водителей транспортных средств, участвовавших в нем, и зафиксированы в извещении о ДТП;

• водители транспортных средств, участвовавшие в ДТП, не предъявляют претензий к состоянию друг друга (данные лица не находятся в состоянии алкогольного опьянения либо в состоянии, вызванном потреблением наркотических средств, психотропных веществ, их аналогов, токсических или других одурманивающих веществ);

• в ДТП нет погибших и пострадавших – водителей, пассажиров или пешеходов;

• вред, причиненный каждому транспортному средству, участвовавшему в ДТП, оценивается их водителями в размере до 800 евро по установленному Национальным банком официальному курсу белорусского рубля по отношению к евро.

Условия оформления европротокола вполне просты, но важнейшим обстоятельством является то, что должны соблюдаться все условия без исключения, а извещение должно быть заполнено правильно, не содержать противоречивых показаний и подписано обоими участниками ДТП, быть легкочитаемым и неповрежденным.

В случае оформления ДТП с помощью европротокола в действиях виновника не усматривается состава правонарушения и соответственно он не привлекается к административной ответственности.

Также работает круглосуточный колл-центр по оформлению ДТП без вызова сотрудников ГАИ, куда можно дозвониться по номеру 140 со стационарных и телефонов любых мобильных операторов. Граждане могут прояснить вопросы оформления ДТП без участия сотрудников ГАИ: специалисты пошагово разъяснят порядок действия при оформлении европротокола, помогут заполнить бланк извещения о ДТП, оперативно проверят наличие действующего договора обязательного страхования автогражданской ответственности и т. д. Услуги колл-центра бесплатные, пользователи оплачивают лишь стоимость звонка согласно действующему тарифному плану мобильного оператора.

Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

ФОТОЗАРИСОВКА

Главный в безопасности – человек труда

На реконструкции улицы Гагарина в северной столице Беларуси заняты как молодые, так и опытнейшие специалисты ОАО «Дорожно-строительное управление № 45, г. Витебск».

К последним, настоящим асам своего дела, руководство ДСУ относит машиниста экскаватора Андрея ТИМОШИНА. На каком бы объекте ни довелось ему трудиться, везде выполняет порученное обстоятельно и быстро, соблюдая технику безопасности. В этом, пожалуй, главный секрет качества его работы.

Андрей Тимошин всегда с гордостью говорит о местах, где довелось работать предприятию, а значит, и ему. Наверное, потому, что любит профессию и родной город, улицы которого чаще всего помогает благоустраивать коллектив ДСУ № 45. Вот такие они, труженики, преображающие нашу малую родину.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

Незаменимый помощник

ТРАНСПОРТНЫЙ КОМПЛЕКС ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ ПРЕДСТАВЛЕН ОРГАНИЗАЦИЯМИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО, ВОДНОГО, АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА.

ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ

Транспортное республиканское унитарное предприятие «Гомельское отделение Белорусской железной дороги» – это крупное, сложное, многопрофильное, во многом автономное хозяйство, способное обеспечивать услуги в грузовых и пассажирских перевозках.

Магистральная протяженность отделения железной дороги – это 1776,4 км развернутой длины железнодорожных путей, в т. ч. 1043,8 км – главные пути, 648,0 км – станционные, 84,6 км – подъездные. С 17 июня 2016 г. по направлению Гомель – Минск – Гомель открыто регулярное движение пассажирских и грузовых поездов на электровозной тяге.

Постоянно проводится работа по привлечению к перевозке грузов во внутриреспубликанском и международном сообщениях. На отделении железной дороги внедрена автоматизированная система «Электронная перевозка», посредством которой можно оформить перевозочные и технологические документы в электронном виде.

Информация по оказываемым услугам, в том числе по обеспечению перевозок грузов железнодорожным транспортом, при ввозе на территорию Республики Беларусь, при вывозе за ее пределы, а также во внутриреспубликанском сообщении размещена на корпоративном сайте: www.rw.by или www.gomel.rw.by/cargo.

По направлению Гомель – Минск пассажирские перевозки осуществляются современным семивагонным электропоездом серии ЭП^{М}. В составе поезда предусмотрено 382 места для сидения, 16 из которых объединены в зону повышенной комфортности. Благодаря более просторному салону в одном из вагонов оборудована многофункциональная зона для людей с ограниченными физическими возможностями. Электропоезд оборудован системой Wi-Fi.

На 25 станциях ведется продажа проездных документов на поезда региональных, межрегиональных и международных линий через терминалы по банковским пластиковым карточкам.

На вокзалах Гомель, Жлобин, Калинковичи, станциях Речица и Светлогорск-на-Березине для приобретения проездных документов на поезда региональных линий экономкласса установлены терминалы самообслуживания.

Заказ и покупку проездных документов (в том числе и с электронной регистрацией) на поезда межрегиональных и международных линий можно осуществить на сайте: www.rw.by.

АВТОМОБИЛЬНЫЙ И ГОРОДСКОЙ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ТРАНСПОРТ

Обслуживание организаций и населения Гомельской области грузовыми и пассажирскими автомобильными перевозками обеспечивает открытое акционерное общество «Гомельоблавтотранс» (http://www.gomelavto.by/), в состав которого входят 13 филиалов, а также КУП «Горэлектротранспорт» (http://get.gomel.by/).

Преобладающим видом деятельности этих предприятий являются пассажирские перевозки. Маршрутная сеть на сегодняшний день состоит из 25 троллейбусных и 775 автобусных маршрутов, в т. ч. 196 городских, 492 пригородных, 70 междугородных и 17 международных.

Протяженность автобусной маршрутной сети области составляет 40,5 тыс. км, в т. ч. городской – 2,4, пригородной – 18,9, междугородной – 12,1, международной – 7,1 тыс. км.

В настоящее время во всех районах Гомельской области в полном объеме обеспечивается выполнение 6 нормативов социальных стандартов в области транспорта:

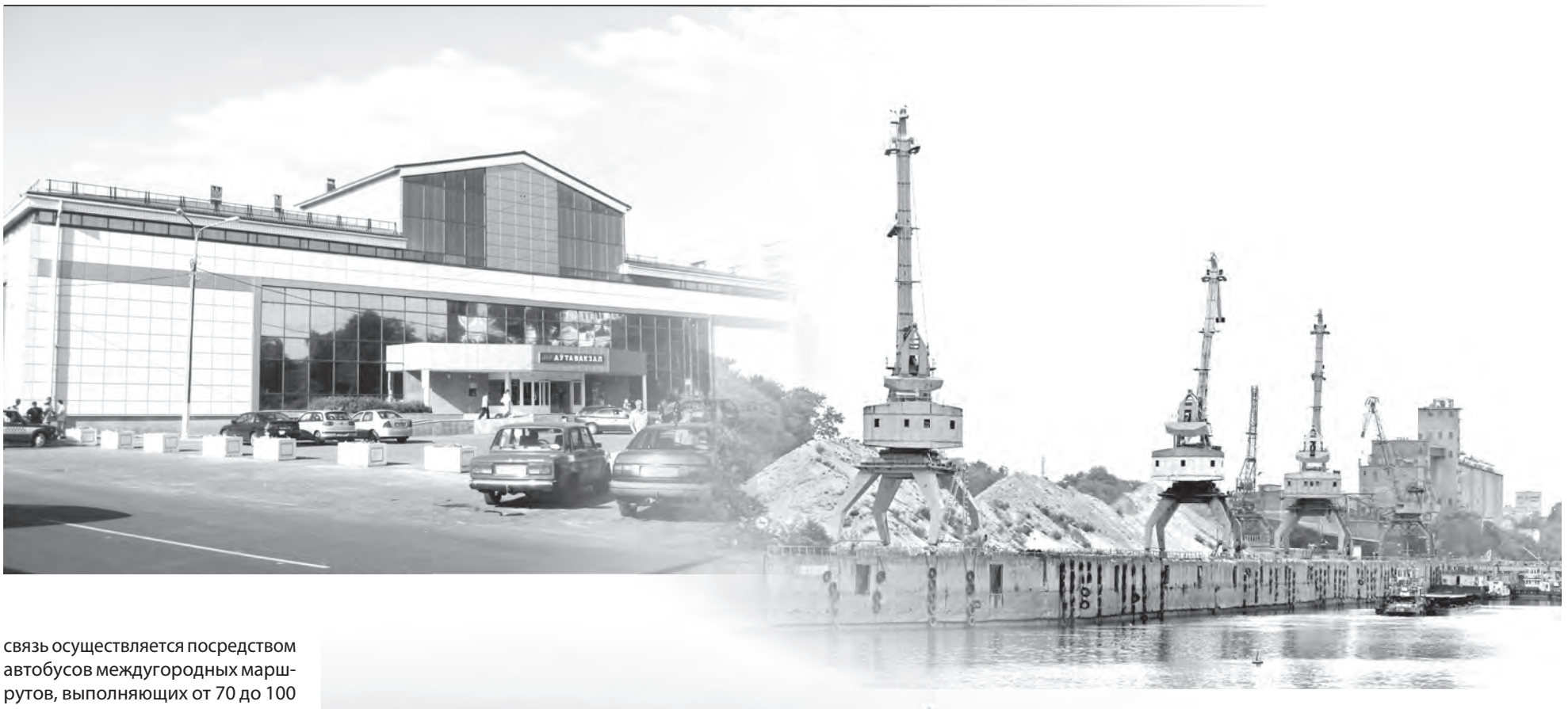
– 277 населенных пунктов, в которых расположены центральные усадьбы сельских советов и сельскохозяйственных организаций, обеспечены автобусным сообщением с выполнением не менее 16 рейсов в неделю;

– 1066 населенных пунктов с численностью населения от 20 человек и выше обеспечены автобусным сообщением с выполнением не менее четырех рейсов в неделю;

– 29 агрогородков с численностью населения свыше 1000 человек обеспечены регулярным сообщением с выполнением не менее 28 рейсов в неделю.

Для городов и городских поселков с численностью от 10 до 30 тыс. человек выполняется норматив по обслуживанию населения – один автобус на 8 тыс. человек, от 30 до 50 тыс. – один автобус на 4 тыс. человек, от 50 до 250 тыс. – один автобус (троллейбус) на 2 тыс. человек, от 250 до 500 тыс. – один автобус (троллейбус) на 1,5 тыс. человек. С областным центром транспортная

ТРАНСПОРТ ГОМЕЛЬЩИНЫ



связь осуществляется посредством автобусов междугородных маршрутов, выполняющих от 70 до 100 рейсов в день.

Проводится работа по обновлению подвижного состава транспортных организаций и модернизации транспортной инфраструктуры. Так, в ближайшее время предприятие закупит 10 четырехосных большегрузных самосвалов МАЗ 6516В9-481-000. Автомобили поступят в филиалы городов Калинковичи, Речица, Жлобин, а также в Гомельский автомобильный парк № 26.

Одним из приоритетных направлений деятельности организаций транспорта общего пользования является развитие международных перевозок. В этой связи постоянно проводится работа по улучшению эффективности процесса перевозок, условий труда водителей и качества оказываемых услуг. В настоящее время на международных грузовых перевозках занято более 115 автопоездов MAN TGX, DAF, МАЗ стандарта Евро-3, Евро-4, Евро-5. Перевозки грузов осуществляются в Российскую Федерацию, Литву, Латвию, Польшу, Данию, Чехию, Германию и другие страны. Для развития международных перевозок и наращивания объема перевозок пассажиров постоянно принимаются меры по увеличению парка автобусов.

Предприятиями ведется работа по внедрению автоматизированной системы диспетчерского управления подвижным составом. Для полноценного ее функционирования на автобусах предприятий установлено радионавигационное оборудование, которое посредством GPS-технологий позволяет в режиме реального времени контролировать маршрут следования автобусов, соблюдение установленного расписания и при возникновении нештатной ситуации оперативно устранить нарушение в графике движения.

На сегодняшний день в области насчитывается 23 пассажирских терминала: четыре автовокзала, 16 автостанций, три автокассы.

На пассажирских автосооружениях внедрена специальная компьютерная система централизованной продажи билетов на проезд в пассажирском транспорте (СКС). Сегодня СКС действует на автосооружениях в городах Гомель (http://avtovokzal.gomel.by), Мозырь, Речица, Светлогорск, Жлобин, Рогачев, Калинковичи, Ельск, Брагин, Хойники, Лоев, Добруш, Петриков, Лельчицы, Житковичи, Октябрьский, Паричи, Ветка и Наровля.

Система позволяет приобрести билет в любом направлении и сдать его в случае необходимости на любом автовокзале Беларуси, где установлена СКС. Также покупку билета можно осуществить посредством Интернета: http://ticketbus.by/.

РЕЧНОЙ ТРАНСПОРТ

Республиканское транспортное унитарное предприятие «Белорусское речное пароходство» (http://www.parohodstvo.by) является основной организацией, осуществляющей перевозку грузов и пассажиров водным транспортом в Республике Беларусь. В Гомельской области пароходство имеет речные порты Гомель, Мозырь и Речица, у которых в распоряжении – суда различного назначения, перегрузочная техника, подъездные автомобильные и железнодорожные пути.

Основными видами деятельности пароходства являются перевозка грузов и пассажиров водным транспортом, погрузочно-разгрузочные работы, хранение и складирование грузов, выпуск продукции и оказание услуг промышленного характера. Пассажирский флот оказывает экскурсионно-прогулочные услуги в черте Гомеля. Грузовой флот задействован преимущественно на перевозке грузов для нужд организаций строительного комплекса.

ВОЗДУШНЫЙ ТРАНСПОРТ

Воздушный транспорт в Гомельской области представлен Гомельским филиалом государственного предприятия «Белаэронавигация» (http://www.ban.by), являющимся главным юридическим лицом и осуществляющим эксплуатацию базового объекта системы воздушного транспорта Гомельской области – аэропорта Гомель. Гомельский филиал имеет сертификаты на все виды аэродромного и аэропортового обслуживания воздушных судов, находящихся в его зоне ответственности.

Аэропорт Гомель введен в эксплуатацию в 1967 году, в 1993-м ему придан статус международного, находится в четырех километрах севернее г. Гомеля. Класс аэропорта – IV. Класс аэродрома – В. Режим работы – круглосуточный, в этом режиме работают пограничная, таможенная, санитарно-карантинная службы. В здании аэровокзала, помимо технологических зон и помещений, оборудован зал приема официальных лиц и делегаций, имеются кафе, банкомат. В аэропорту есть платная автостоянка.

Он является основным запасным для Национального аэропорта Минск, а также запасным для самолетов, выполняющих полеты в воздушном пространстве Республики Беларусь.

Аэропорт пригоден для приема/выпуска воздушных судов А-310-200, А-319-100, А-320-200, В-727-100, В-737-400, В-737-700, В-737-800, В-757-200, В-757-300, В-767-300, В-767-300ER, Ил-76ТД, других самолетов с максимальной массой до 191 тонны при соблюдении условий, указанных в сертификате годности аэродрома к эксплуатации.

Через аэропорт Гомель выполняются полеты воздушных судов по чартерным перевозкам работников нефтяной отрасли, туристических групп, самолетов бизнес-авиации. В летний период из областного центра на регулярной основе выполняются рейсы по маршруту Гомель – Калининград – Гомель.

ДОРОЖНОЕ ХОЗЯЙСТВО

Протяженность автодорог общего пользования в Гомельской области составляет 12,41 тыс. км, в том числе республиканских – 2,29 тыс. км, местных – 10,12 тыс. км.

Основные транспортные магистрали: М5/Е271 Минск – Гомель; М8/Е95 Граница РФ (Езерище) – Витебск – Гомель – граница Украины (Новая Гута); М10 Граница РФ (Селище) – Гомель – Кобрин.

Дорожное хозяйство в Гомельской области представлено предприятиями КПРСУП «Гомельоблдорстрой» (http://www.gomods.by) и РУП «Гомельавтодор» (http://www.gomad.by).

Материал подготовила Людмила КОПАТЬ, «ТБ», по информации сайта gomel-region.by

Рай для велосипедистов

Человек на велосипеде – типичная для Амстердама картина. Приверженцев велосипедного транспорта здесь можно увидеть на велодорожках и днем и ночью, а в часы пик – их огромное множество. Они мчат на своих великах самых разнообразных конструкций и на узких улицах столицы чувствуют себя королями. В Нидерландах даже праздник такой есть – День велосипедиста. И отмечают его во вторую субботу мая. Вся страна, начиная с трехлетних детей и заканчивая глубокими стариками, садится на экологически чистый вид транспорта и колесит по дорогам государства. Благо дороги эти выстроены с учетом нужд любителей велосипеда. И памятник велосипеду в Нидерландах тоже есть. Он установлен в Гааге, выполнен из бронзы и весит 413 килограммов.
Отправляясь в Амстердам, мы не знали о всенародной любви голландцев к велосипеду, и уведенное на улицах города было для нас совершенно неожиданным и новым.

Здесь буквально на всех улицах есть специальные велодорожки с разметкой, знаками и освещением, отдельные светофоры. Парковки и велопрокаты везде – в подземных ангарах и наверху, одноэтажные и многоэтажные. В каждом прокате велосипед имеет свой цвет и эмблему. К велосипедам прилагаются мощные увесистые замки. А размеры паркингов очень впечатляющие. Возле центрального вокзала есть паркинг на 25 тыс. велосипедов. Здесь также можно взять двухколесный на прокат. Кстати, это самая крупная велостоянка не только в Нидерландах, но и во всей Европе.

На сегодняшний день общая протяженность велодорожек в Нидерландах составляет 35 тыс. км, в столице – 767 км. В стране – 22,3 млн велосипедов. На каждого жителя приходится по 1,3, в Амстердаме – по 1,07, в Гронингене – по 1,4 велосипеда.

На первый взгляд кажется, что любовь голландцев к велосипеду превосходит все разумные пределы. Но так ли это? Крайность ли это или осознанная необходимость? На данные вопросы ответ дает сама история. Во второй половине XX века автомобилизация Нидерландов достигла критического значения. Пробки стали повсеместным явлением. Города превращались в сплошные автостоянки.

С увеличением количества автомобильного транспорта росло и число жертв на дорогах. Для исправления ситуации нужно было принимать кардинальные меры. Масла в огонь подлил и нефтяной кризис 1973 года. Правительством было принято политическое решение уйти от автомобильного транспорта в пользу велосипеда. С этого и началось развитие инфраструктуры для велосипедистов. Нынче она – самая развитая в мире. Для приверженцев этого вида транспорта создали так называемый велорай. И если задать вопрос, где лучше всего живется велосипедистам, ответ напрашивается сам собой: в Нидерландах!

В городах, как правило, велодорожки идут рядом с тротуарами. Мы не знали этого и думали, что здесь такие широкие тротуары, поэтому в первые часы экскурсий невольно сбивались стайкой на велодорожки, где было посвободнее, и возмущались, что нам сигналят велосипедисты. Когда гид объяснил, что к чему, мы поняли, что нужно не только слушать его рассказ о достопримечательностях страны, восхищаться и любоваться красотами удивительного Амстердама, но и смотреть под ноги. Не ровен час и налетишь на велосипед, хозяин которого уже издали машет тебе рукой и приветливо улыбается…

В столице работает 140 велосипедных магазинов, имеется примерно 38 000 велопарковочных мест, 10 тыс. из которых расположены у центрального вокзала.

Более 70% всех поездок по городу жители Амстердама и Гааги совершают на велосипеде. Ежегодно из амстердамских каналов вылавливают 12–15 тыс. велосипедов.

Что касается ДТП с участием велосипедистов, то наш гид такой статистики не приводил, но отметил, что такие происшествия случаются. Кстати, нидерландские школьники по достижении 11–12 лет сдают экзамен на «велосипедную зрелость» представителям полиции. Тот, кто успешно сдает, получает корочки. А вообще, голландцы ездят на своих великах в любую погоду и в любое время года. И возраст этому не помеха.

Позволю себе сделать маленькое отступление. На гербе Амстердама – три креста, которые смотрятся, как XXX. Они означают три напасти, которых боятся жители города: огонь, наводнение и чума. Такие кресты можно видеть повсюду. Например, они запрещают парковку автомобилей и являются символом борьбы с автомобилистами в пользу велосипедистов. А отдел полиции, отвечающий за парковку, имеет бронированные стекла, так как были случаи, когда разгневанные автомобилисты выражали свое недовольство блокираторами на колесах. Велосипедисты в этой стране имеют преимущество. По закону при столкновении велосипеда и автомобиля виновным всегда будет водитель авто. У голландцев есть шутка: даже передвигаясь ночью без включенной фары, по улице с односторонним движением в обратном направлении велосипедист все равно прав! Единственное исключение из этого правила – езда в нетрезвом состоянии.

А теперь о велосипедах. Они бывают желтые, красные, зеленые, черные, мыслимых и немыслимых конструкций: семейные – сам катаешься и детей возишь, грузовые – с разными люльками и корзинами, на каждый день и на случай праздника и т. д. В этой стране принято украшать велосипеды. Дамы украшают свои велики искусственными цветами и веточками. На сидениях велосипедов можно увидеть яркие клеенчатые чехлы. Модны перекидывающиеся через багажник сумки, маленькие подсветки-фары, которые цепляются преимущественно к ремню сумки через плечо. Кроме всех этих вещей, к велосипеду можно купить комплект кепи и майки, кроссовки и спортивный костюм.

Власти всерьез занимаются вопросами повышения уровня безопасности на дорогах, развивая и совершенствуя транспортную инфраструктуру. Принимаются меры по обучению граждан правилам безопасного вождения двухколесного друга. 400 млн евро ежегодно тратится в Нидерландах на велоинфраструктуру.

Поездка в городе с населением более 100 тыс. человек в среднем занимает у велосипедиста на 10% меньше времени, чем у автомобилиста.

Что касается экипировки велосипедистов, то она – самая разная. Рядом с молодым человеком в спортивной одежде можно увидеть пожилого мужчину в хорошем костюме с портфелем или почтенную дамочку в дорогой одежде. И что для нас удивительно – эти далеко не бедные люди зачастую могут ехать на старом, ржавом и скрипучем велосипеде. А это потому, что велосипеды в Нидерландах часто угоняют. Местные шутят: угон велосипеда – это национальный вид спорта. К тому же хулиганы ломают их и выбрасывают в каналы. Это у молодых людей такой вид развлечений. Конечно, полиция ведет с этим борьбу. Ну а люди не хотят лишний раз тратиться на новый – все равно угонят. И еще одна напасть – велосипеды, пристегнутые цепями к перилам набережной, под силой ветра зачастую оказываются с другой стороны болтающимися над водой канала и бьющимися об ограждения.

А еще нам показалось, что в Амстердаме люди на велосипедах живут: они перекусывают во время езды, разговаривают по мобильнику, ведут беседы между собой, ездят на работу, деловые встречи, свидания, в гости и т. д. Езда на велосипеде у голландцев – это образ жизни.

Амстердам имеет хорошо развитую систему общественного транспорта. В городе действует метрополитен, ходят традиционные и скоростные трамваи, имеются разветвленная автобусная сеть, паромные переправы через реку Эй. Кстати, автомобильных пробок в городе практически нет. Но, невзирая на это, большинство жителей столицы предпочитают велосипед, который стал изюминкой этой страны. Вообще, голландцы – народ вежливый, доброжелательный, спортивный и легкий на подъем.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

Ищи «Бугатти» в стоге сена

Уникальный гиперкар Bugatti Veyron Grand Sport Vitesse L'Or Blanc попал в аварию во время гонки экзотических автомобилей, организованной автоклубом Supercar Owners Circle в Швейцарии. Инцидент произошел в минувшие выходные, видео столкновения опубликовал Инстаграм-канал Thesupercarsquad.

Авария случилась во время заезда по прямой. После пересечения финишной линии водитель ударил по тормозам и активное антикрыло Veyron поднялось, пытаясь сократить тормозной путь. В какой-то момент из-под колес гиперкара появилось облако дыма, машина не успела затормозить и врезалась в стоги сена.

По сведениям Carscoops, Veyron избежал серьезных повреждений, хотя ребро на правом воздухозаборнике бампера треснуло пополам и не подлежит ремонту.

Veyron Grand Sport Vitesse под названием L'Or Blanc был построен в 2011 году в единственном экземпляре и стоил 1,65 миллиона евро.

За пару минут

Полиция Санкт-Петербурга возбудила уголовное дело из-за угона автомобиля, в котором находились двое спящих пассажиров. Об этом сообщила пресс-служба регионального управления МВД.

В полицию обратился мужчина, который рассказал, что у него угнали автомобиль, когда он ненадолго вышел из машины, оставив ключи в замке зажигания. При этом мужчина сообщил, что в салоне на заднем сиденье находились двое его друзей, которые в тот момент спали. Обнаружить угнанный автомобиль удалось через несколько минут неподалеку от станции метро «Технологический институт». Вскоре полиция задержала и предполагаемого угонщика – 32-летнего петербуржца.

В связи с произошедшим возбуждено уголовное дело по статье 166 УК РФ (неправомерное завладение автомобилем).

Деньги – в мусорку, концы – в воду

Две транспортные компании в Литве подозреваются в ведении мошеннического бухгалтерского учета и выплате зарплат в конвертах, сообщает пресс-служба Службы расследования финансовых преступлений (FNTT) Литвы.

Должностные лица Шяуляйского и Паневежского районных управлений проводят досудебное расследование по факту финансовых махинаций.

Внимание должностных лиц службы привлекли очень крупная транспортно-экспедиторская компания и дочерняя компания, принадлежащая одним и тем же владельцам, также работающая в сфере логистики.

Сотрудники FNTT подозревают, что обе компании не отчитались о доходах в несколько сотен тысяч евро всего за два года. Считается, что эти деньги могли быть использованы в деятельности компаний, не попадая в их счета, а также с них не были уплачены налоги. Кроме того, есть подозрения, что вместо официальной зарплаты сотрудникам платили в конвертах.

FNTT провела 17 обысков, в ходе которых были обнаружены около 13 тысяч евро наличными и документы, имеющие значение для следствия. Записки, компьютеры, мобильные телефоны были изъяты.

Сотрудники компаний во время обыска пытались избавиться от улик, попросту выбросив их в мусорное ведро.

Обвинения выдвигаются против четырех руководителей. Еще пятеро были допрошены в качестве свидетелей. Права собственности на земельные участки, автомобили общей стоимостью более 333 тысяч евро заморожены.

А состав-то он и не заметил…

Не менее 13 человек получили травмы в результате произошедшего в Кдине (юго-запад Чехии) столкновения пассажирского поезда местного сообщения с техническим составом, использующимся для ремонта и диагностики состояния железнодорожных путей. Об этом сообщил журналистам представитель объединенного корпуса пожарных и спасателей Чехии Петер Понцар.

Причины ЧП расследует специально созданная комиссия экспертов. Согласно одной из версий, виновным в столкновении является машинист пассажирского поезда, который при въезде на вокзальные пути не заметил стоявший там технический состав. Рассматривается также виновность диспетчера, обеспечивавшего безопасность движения на данном участке железной дороги.

Загорелся в движении

Туристический автобус сгорел на автомагистрали «Фракия» в окрестностях болгарской столицы.

Как сообщило Болгарское национальное телевидение, инцидент произошел около полуночи, когда автобус, следовавший из Софии в Стамбул, загорелся в движении.

Пассажиры – граждане Турции – были успешно эвакуированы, однако их багаж полностью уничтожил огонь. Движение по автомагистрали было блокировано в течение нескольких часов. Расследование происшествия продолжается.

Эхо одного происшествия

Состояние выживших в результате страшной аварии на дороге в Шатили (Грузия) значительно улучшилось, заявила клинический директор Первой университетской клиники Лали Турдзеладзе:

– Они в сознании, адекватны, контактны, их состояние лучше, осложнений нет. Их жизням на данном этапе ничего не угрожает. Один человек полностью отключен от аппарата искусственного дыхания, а двое находятся на упрощенном режиме искусственного дыхания, скоро будут полностью отключены.

В результате автоаварии на горной дороге экскурсионный микроавтобус с 20 пассажирами упал с 80-метровой высоты. На месте скончались 17 человек, в том числе водитель и гид. Трое пострадавших в тяжелом состоянии были переправлены в Тбилиси в Первую университетскую клинику.

– Микроавтобус, который сорвался со скалы в Шатили, не проходил техосмотр. Я думаю, во время технического инспектирования могли быть выявлены те самые неполадки, которые, возможно, и стали причиной ужасной трагедии. Согласно данным, техосмотр должен быть пройден 13 июня, но владелец автомобиля на него не явился. Если бы он это сделал, возможно, мы смогли бы избежать страшной трагедии, – заявил эксперт в интервью Sputnik Грузия.

Также он отметил, что вместимость транспортного средства – 16 пассажиров плюс 1 водитель, а в микроавтобусе находилось 20 человек. Из-за дополнительных мест, установленных кустарно, оказался перекрыт и аварийный выход.

Неконтролируемый откат

В Хабаровске грузовик повредил 13 машин в центре города.

Пострадавших нет, сообщили в управлении МВД по Хабаровскому краю. Со слов водителя, у транспортного средства возникла неисправность тормозов, большегруз совершил неконтролируемый откат и столкнулся с движущимися и припаркованными машинами.

Также он столкнулся с опорой электрического освещения. Повреждения получили сам самосвал и 13 транспортных средств. Авария произошла на улице Калинина. Установлено, что 41-летний водитель грузовика лишен права управления с 2016 года. Обстоятельства происшествия уточняются.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

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.

ФИЛИППИНЫ

Самой опасной дорогой на Филиппинах считается Халсема. Опасна она из-за частого схода оползней, особенно во время дождей. Шоссе проходит через живописную Центральную Долину Кордильеров на острове Лусона. Это самая высокая точка пути (7400 футов над уровнем моря).

Шоссе было построено по многочисленным просьбам фермеров, которые стремились продавать свой урожай в Багио. Работы начались в 1922 году. Местные жители возводили дорогу на протяжении 8 лет. Шоссе назвали в честь американского инженера Eusebius Julius Halsema, который в 1920–1937-х годах был мэром в Багио.

Дорога длиной почти 250 км начинается в виде булыжной мостовой, далее продолжается по грунтовке. Для того чтобы в хорошую погоду добраться из Багио в Сагаду, понадобится не менее 10 часов. Здесь часто бывают оползни, горные обвалы, к тому же в некоторых местах дорога очень узкая – приходится практически ползти как черепаха. На многих участках отсутствуют ограждения. В сезон дождей шоссе становится непроходимым, грунтовая дорога размывается. Грязь долго не просыхает, ее трудно преодолеть, а обратного пути нет, поскольку развернуться невозможно. Нередким явлением здесь является туман, который значительно ухудшает видимость. У некоторых склонов длиной более тысячи футов отсутствуют ограждения.

Здесь очень часто происходят аварии. Многие водители предпочитают передвигаться на высокой скорости, невзирая на опасность сорваться в пропасть или столкнуться с другими авто.

ИТАЛИЯ

По данным из различных источников, шоссе через перевал Стельвио входит в top-10 самых опасных в мире. А известное шоу Top Gear признавало его самым лучшим, отвечающим взыскательным вкусам водителей.

Вторая по высоте в Восточных Альпах дорога через перевал Стельвио соединяет городки Прато-алло-Стельвио и Бормио. Пиковая точка перевала расположена на высоте 2758 метров – всего в 200 метрах от границы Италии и Швейцарии.

Дорога была известна со времен Средневековья. Тогда это, скорее, была тропа. Строительство ее началось в 1820 году и закончилось через пять лет. Она была одним из звеньев пути, соединяющих Ломбардию и Австрию. Инициировал ее возведение через перевал Стельвио император Франциск I Австрийский.

Это один из самых крутых перевалов и в прямом, и в переносном смысле. При относительно качественном покрытии тут нередки аварии, поскольку потрясающие пейзажи, открывающиеся взорам путешественников, часто отвлекают их от внезапных крутых поворотов. Их здесь 75, 48 из них нумеруются на северной стороне камнями.

Ближе к вершине перевала неопытным автомобилистам и мотоциклистам нужно быть очень осторожными. Трасса тут узкая, с довольно большим углом подъема: чем выше, тем угол увеличивается.

Обычно дорога на перевал закрыта с ноября по конец мая. Данная мера безопасности обусловлена не только трудностями подъема в зимний период. До открытия сезона здесь случаются обвалы. Один из них произошел в мае 2018 года, частично разрушив один участок и засыпав другой, проходящий ниже.

Ежегодно здесь с июня по сентябрь проводятся любительские соревнования велосипедистов и мотоциклистов. Перевал неоднократно становился одним из этапов знаменитой многодневной велогонки Джиро д'Италия. Каждый год в конце августа проезд через него закрывается для автотранспорта на один день, когда около 8000 велосипедистов штурмуют Passo dello Stelvio.

КАНАДА

Еще три года назад эту дорогу называли самой ледяной в мире, пока в 2017 году не открыли высокоскоростной хайвей Inuvik-Tuktoyaktuk Highway, который доходит до Северного Ледовитого океана.

Зимой замерзшее русло реки Маккензи превращалось в дорогу длиной около 200 км. Она шла из города Инувик, пролегая частично по замерзшему руслу реки, частично – по замерзшему морю Бофорта. Она соединяла город Инувик и самый северный населенный пункт страны, деревушку Туктояктук. Зимой дорогу постоянно контролировали специальные дорожные службы, которые подготавливали ее к эксплуатации и давали разрешение для начала использования. Следили они и за постоянно меняющейся толщиной льда.

Ширина дороги составляла в среднем 3 метра. Скорость движения не должна была превышать 75 км/ч.

Действовала она с декабря до начала апреля. Множество горных хребтов, из-за которых дорога была извилистой, а также тридцатиградусные морозы, плохая видимость из-за сильнейших метелей делали ее одной из самых опасных в мире и в то же время – самых красивых. Водители старались остерегаться снежных заносов, трещин во льду и метелей.

ШОТЛАНДИЯ

Шотландское шоссе A726 то взбирается на холмы, то спускается в ложбины. Мягкие линии поворотов сглаживают значительные высоты, тем не менее здесь случается немало аварий. Виной тому становятся частые туманы и мокрое полотно. Но и мрачноватая гористая местность действует странным образом, наводя на мысли о мистических злобных существах в образе темных туч.

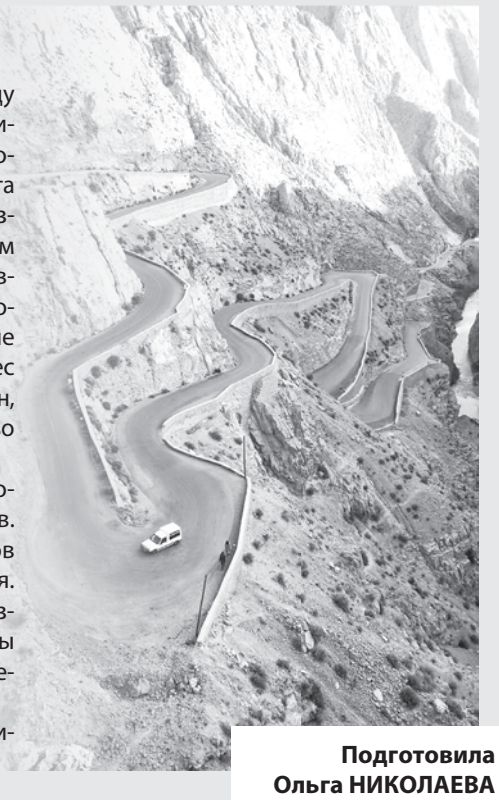
МАРОККО

Шоссе Дадес в одноименном ущелье между горными системами Высокий Атлас и Анти-Атлас известно как дорога тысячи касб. Простирается она на 160 километров от Варзазата к востоку от Тингира. Касба – это своеобразный марокканский дом-крепость, в котором оседлые люди прятались от набегов кочевников. С извилистой дороги открывается потрясающий вид на ущелье и удивительные исторические крепости. По своей сути Дадес представляет собой огромный речной каньон, «пропиленный» в местных горных породах во время зимних разливов реки Дадес.

Простирающаяся узким серпантином дорога имеет огромное количество поворотов. Некоторые из них составляют 360 градусов и требуют снижения скорости почти до нуля.

Скалы вокруг шоссе в ущелье Дадес возвышаются на 500 с лишним метров. Туристы часто называют это самым незабываемым местом в Марокко.

Путешественники смогут насладиться удивительными пейзажами.



Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

Дешево и сердито

В узбекском городе Коканде стартовали работы по строительству нового завода, на котором будет осуществляться сборка современных электрифицированных машин.

Авто будут стоить от трех тыс. долларов. Несмотря на бюджетность, автомобили полностью соответствуют основным критериям качества, а также подходят для эксплуатации в городской среде или по федеральным трассам. На строительство завода инвесторы выделили 30 млн долларов. Согласно официальным данным, 24 млн будет инвестировано китайскими партнерами. Производители не сомневаются в популярности будущих электрокаров, которые смогут позволить себе и начинающие, и опытные водители.

Сладких снов!

Инженер из Швейцарии Жорж Петитпьер представил на платформе Kickstarter подушку для сна в транспорте под названием Cowzi.

Он рассказал, что подушка позволяет верхней части тела полностью расслабиться в дороге и избежать болей в мышцах благодаря трехточечной поддержке (голова – туловище – руки). Она разработана для использования в автобусах, поездах, автомобилях и самолетах.

Создатели подушки отмечают, что ее вес (600 граммов) и компактные размеры позволяют без проблем носить ее с собой, она быстро надувается и сдувается, гигиенична благодаря сменному мягкому воротнику из хлопка, а также облегчает дыхание и снижает вероятность храпа.

По словам Петитпьера, идея пришла к нему после многочисленных перелетов в эконом-классе. Работа стартовала в 2015 году, а первоначальную концепцию использовали некоторые конкуренты.

В ходе разработки подушки изобретатели консультировались с сомнологами, анализировали размеры сидений и пространство в самолетах и поездах.

Англичане скручивают пробег

В Великобритании компания Rapid Car Check провела исследование около 7 млн машин, и несоответствия обнаружили у 443 061 из них. Если экстраполировать эти данные, то выходит, что в Великобритании насчитывается около 2,5 млн авто со скрученным пробегом.

Примечательно, что продажа автомобилей со скрученным пробегом запрещена. Однако в законе есть лазейка – оборудование для скрутки можно легально купить в интернете примерно за 100 фунтов стерлингов.

Небольшой пробег увеличивает цену автомобиля на вторичном рынке. Например, по данным исследования, Range Rover Evoque 2012 года выпуска с пробегом в 48,2 тыс. км будет стоить около 30 тыс. долларов США, в 96,5 тыс. км – около 28 тыс., в 144,8 тыс. км – около 4700 долларов.

По новой технологии

Компания Nissan запустила технологию нанесения двухкомпонентного лака на все новые автомобили, производимые на заводе в Санкт-Петербурге.

Как сообщает автопроизводитель, усовершенствованная технология позволила повысить качество лакокрасочного покрытия авто. Повышается устойчивость кузова к химическим и механическим воздействиям, таким как сколы и царапины.

При этом лак обеспечивает покрытие более высокого качества, обладающее лучшей износостойкостью и долговечностью по сравнению с однокомпонентным. Кузов автомобиля будет выглядеть более гладким, блестящим и дольше сохранять эффект новизны.

Нацелились на лидерство

О планах BMW на ближайшие 10 лет рассказал британский AutoCar. Здесь рассчитывают стать лидерами по продажам электромобилей среди брендов премиум-класса, таких как Audi, Jaguar, Lexus, Mercedes-Benz и Tesla.

В рамках стратегии под названием Power of Choice в немецкой компании надеются продать более 7 млн электрокаров и гибридных машин к 2030 году. Из них 4,6 млн автомобилей должны быть полностью электрическими.

Таким образом, в среднем продажи электромобилей от BMW должны составить 460 тыс. единиц в год. Это почти в 10 раз больше, чем в прошлом году, когда было реализовано 42 249 автомобилей i3.

Производитель планируют выпустить два электромобиля под брендом Mini, электрическую версию кроссовера X1 под названием iX1, новые i5 и i7 на базе седанов 5-й и 7-й серии следующего поколения, а также кроссовер iX3.

В число новинок должны войти серийная версия кроссовера iNext (который, вероятно, будет называться iX5) и электрическая – седана 3-й серии, которая будет базироваться на будущем пятидверном купе i4. При этом нынешний хетчбэк i3 будет снят с производства.

Воздух отфильтрует датчик

Advanced Air Cleaner – совместная разработка Volvo Cars и шведской компании Blueair. Как уточнил портал «АвтоВзгляд», благодаря новой системе воздух в салоне автомобиля очищается на 95%.

Для автомобилей Volvo 2021-го модельного года стала доступна усовершенствованная технология фильтрации воздуха Advanced Air Cleaner – она предлагается в качестве дополнительной опции для всей линейки Volvo, за исключением кроссовера XC40. В комплекс фильтрации внутрисалонного воздуха входят инновационный мультифильтр, датчик твердых частиц класса PM2.5 (частицы менее 2,5 мкм) и высоковольтный ионизатор микрочастиц.

Встроенный климатический датчик измеряет количество взвешенных частиц PM2.5 в салоне и предоставляет эту информацию водителю. Она отображается на центральном дисплее, а также в приложении Volvo On Call, поэтому владелец машины имеет возможность дистанционно оценить уровень загрязненности воздуха и провести его очистку до начала поездки. Работает это так. Частицы, которые попадают извне, сначала ионизируются, а затем захватываются мультифильтром. В случае если воздух снаружи слишком загрязнен, его подача приостанавливается и включается функция рециркуляции и очистки того воздуха, который есть в салоне.

Разметка засветилась

Каждый год дорожники наносят на асфальт новую разметку и зебры, которые начинают стираться уже через пару месяцев. Но под Красноярском нашли решение – там впервые в стране заработала светящаяся дорожная разметка.

Находится такое современное решение перед въездом в поселок Минино. В качестве эксперимента решили взять участок дороги, где расположен нерегулируемый пешеходный переход. На его территории рабочие поставили специальную опору в виде буквы П и на ней закрепили два светодиодных комплекса.

Многие считали, что это просто светящаяся краска, которая днем получает заряд от солнца, а ночью дает освещение. На самом деле это настоящая проекция зебры.

Такая разметка никак не сотрется, потому что не нанесена на дорожное полотно. Ее отлично видно в темное время суток. При этом яркость фар никак не влияет на интенсивность ее свечения. Власти уже прокомментировали такую разработку и сообщили, что проекционная разметка – не замена классической, а дополнение к ней.

По материалам интернет-ресурсов подготовила Татьяна ПАШКЕВИЧ

Море ждало. Туристы волновались. COVID не дремал…

Продолжение. Начало в № 32 (1073) «ТБ»

ЕГИПЕТ

Чартерная программа в Египет из Беларуси стартовала 2 июля. В начале августа в Шарм-эль-Шейх из аэропорта Гомель отправился с семьей мой бывший коллега по работе, ныне пенсионер. Олег привык путешествовать несколько раз в год, в планах на это лето был многодневный вояж по Италии. Однако коронавирус внес свои коррективы, и поездка, несмотря на открытую визу, не состоялась. Египет он выбрал из-за Красного моря и возможности наслаждаться морскими обитателями и великолепными рифами. Я, как говорится, из первых рук узнала от него, как проходит отдых в Египте во время пандемии.

Сейчас в Шарм-эль-Шейхе туристов не так много, как обычно, среди них почти нет европейцев. Отели заполнены на 50–70%, на пляжах нет скученности, а значит, социальную дистанцию соблюдать легко. После посадки самолета прямо на выходе пассажирам измерили температуру. В аэропорту они заполнили декларации, где отметили, что не контактировали с людьми с COVID-19, также поставили галочки напротив графы «отсутствуют симптомы коронавируса: повышенная температура, кашель, пропавшее обоняние, слабость, одышка». Чемоданы туристов обработали дезинфицирующим раствором, второй раз это сделали в отеле. В трансфере до отеля была специальная рассадка, в одном автобусе ехали 15–18 человек, но членам одной семьи разрешалось сидеть вместе. В отеле на стойках ресепшена – стеклянные щиты, отделяющие сотрудников от гостей. Столики в ресторанах и лобби расставлены подальше друг от друга, при этом после каждого туриста их протирают дезинфекторами. Шведского стола в привычном понимании уже нет. Еду туристам накладывают сотрудники ресторана, столовые приборы на столах лежат в одноразовых пакетах.

– В нашем отеле жили египтяне, белорусы, украинцы и турки, – рассказывает Олег. – Немного огорчало, что анимации практически нет. Нельзя было при желании выехать на экскурсии за пределы курорта, это теперь запрещено. Нам не рекомендовали употреблять еду или напитки за стенами отелей или ресторанов, которые имеют сертификат безопасности. Предупредили, что в случае появления каких-либо симптомов заражения вирусом надо уведомить администрацию отеля. Выходя в город, надевали маски и брали с собой санитайзеры.

По официальным данным египетских властей, статистика коронавируса в стране идет на спад. В Египте заявляют об отсутствии заболевших среди туристов с момента возобновления международного авиасообщения. Удержать эту позитивную статистику власти стараются путем запретов на перемещение туристов по стране. А в случае заболевания коронавирусной инфекцией во время отдыха туристу предоставляются лекарства и необходимое лечение за счет созданного в Египте фонда по борьбе с COVID-19.

По данным министерства туризма и древностей Египта, за июль страну посетили 22 тыс. иностранных гостей. В основном это туристы из Украины и Беларуси.

ЧЕРНОГОРИЯ

10 июля состоялся первый в этом году чартер из Минска в Тиват. Черногория встретила белорусов торжественной «радугой» из брандспойтов в аэропорту, подарками и необычно пустыми трассами с гордо реющими национальными флагами.

Как пояснили в офисе туроператора «Интерсити», виллы в Будве и популярные у белорусов отели, расположенные в Бечичах и Петроваце, функционируют в обычном режиме. Однако развлечений на променаде от Рафаиловичей до Старой Будвы поубавилось. Нет грохочущей музыки и света прожекторов, режущих Ривьеру разноцветными лучами. Тихо, спокойно – идеальный отдых для романтиков и семей с детьми. В связи с ограничительными мерами (с июля в стране произошел рост количества заболевших коронавирусом) в настоящее время не работают аттракционы, закрыты рестораны, нет анимационных программ в отелях. Я, отдыхая в Будве трижды, привыкла видеть ее шумной, веселой, бурлящей по вечерам.

А теперь время вынужденного простоя черногорцы используют для того, чтобы улучшить сервис, облагородить территорию. На аллее, ведущей к старому городу в Будве, проложили красивые дорожки, установили оборудование для детской площадки. Теперь на городских променадах можно подзарядить телефон и воспользоваться Wi-Fi на улицах. Демократичная Будванская Ривьера приобретает фешенебельный вид.

Самое важное, на что следует обратить внимание всем, кто пожелает отправиться в Черногорию в этом сезоне, – это «антиковидные» протоколы, которые строго соблюдаются. Здесь в закрытых помещениях, автобусах, автомобилях все должны находиться в масках, и за этим строго следят. Даже маленькие черногорские дети в помещениях стараются ходить в масках. Столы и стулья в ресторанах после каждого клиента дезинфицируются, скатерти меняются. Персонал на пляже постоянно обрабатывает поверхности лежаков. По словам турагента Ирины, цены на продукты питания в этом сезоне остались на прошлогоднем уровне. Порция мидий в зависимости от удаленности от центра курорта стоит 5–9 евро, горячее – почти столько же. Литровая бутылка воды в супермаркете – 1 евро. Бутылка знаменитого черногорского «Вранка про корде» – 7 евро. 5 евро стоит поездка на такси от Старой Будвы до Бечичей. Так что цены вполне приемлемые.

Окончание в следующем номере

Людмила КОПАТЬ, «ТБ»

ГАИ – ДЕТЯМ

И приз, и благодарность

Сотрудники гомельской Госавтоинспекции побывали в гостях у воспитанников ГУО «Ясли-сад № 127 г. Гомеля».

Дети отвечали на вопросы инспектора о ПДД, разгадывали загадки, декламировали тематические стихи. Вместе с воспитателями ребята активно играли в «Светофор» и в конце мероприятия показали подготовленный ими танец.

Особый восторг вызвала у детворы возможность почувствовать себя инспекторами ДПС: посидеть в патрульном автомобиле и включить проблесковые маячки синего и красного цветов, а также звуковую сигнализацию.

В конце мероприятия маленьким активистам были вручены световозвращающие элементы, а руководству учреждения образования – благодарность и приз от Госавтоинспекции и регионального центра правовой информации Гомельской области за активное участие в фотоконкурсе «Юный велосипедист».

По материалам отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Гомельского облисполкома

Знаки говорят стихами

Новую форму обучения детей Правилам дорожного движения опробовали сотрудники ГАИ в СШ № 105 Московского района.

На «Праздник дорожной безопасности» к первоклассникам пришли старший инспектор по агитации и пропаганде отдела ГАИ Московского РУВД Любовь Трепашко и поэт Дмитрий Юртаев. Гостям было чем удивить и порадовать ребят. Каждому присутствующему в зале ребенку подарили тематическое расписание уроков. Кроме интерактивных игр, викторин, разгадывания кроссвордов и загадок на тему ПДД, детям представили необычный плакат с изображением дорожных знаков в основном для пешеходов и велосипедистов. Над каждым есть QR-код. Достаточно навести на него камеру смартфона, чтобы услышать небольшое двустишие или четверостишие про выбранный знак. Взять хотя бы «Светофорное регулирование»:

Загорелся красный свет –
Для движения – запрет!
Если желтый свет горит –
Быть внимательным велит!
Свет зеленый впереди –
Проезжай и проходи!

А вот что говорит дорожный знак «Пешеходная дорожка»:

Здесь машин никто не водит,
Все пешком здесь только ходят.

Желающих опробовать новинку и услышать рифмованные правила в зале было хоть отбавляй.

– Задумка озвучить дорожные знаки в стихотворной форме голосом автора возникла год назад, – рассказывает Дмитрий Юртаев. – В итоге родился необычный проект «Говорящие дорожные знаки». Благодаря ему человек любого возраста может ознакомиться с правилами безопасного поведения на дороге, с помощью смартфона и QR-кода узнать обозначение дорожных знаков. Поначалу думали, что проект будет рассчитан на старшеклассников, которые уже умеют обращаться со смартфонами. Но оказалось, что даже в детском саду девчонки и мальчишки неплохо управляются с современными средствами связи. Это подтвердила профилактическая акция, которую провели вместе с ГАИ в яслях-саду № 563.

– Очень здорово, что есть такие активные люди, как Дмитрий Юртаев, – отметила Любовь Трепашко. – Надеюсь, наше сотрудничество пойдет на пользу юным участникам движения. Весьма интересный и полезный проект «Говорящие дорожные знаки» продолжим внедрять в детских садах и школах не только Московского, но и других районов.

ОГАИ Московского РУВД г. Минска

Шагай по правилам!

Сотрудники Госавтоинспекции столицы провели для воспитанников детских садов и учащихся школ профилактические мероприятия, направленные на предупреждение дорожно-транспортных происшествий с их участием.

Одно из таких мероприятий прошло на базе ГУО «Дошкольный центр развития ребенка № 511 г. Минска». Старший инспектор ДПС ОГАИ Центрального РУВД майор милиции Дмитрий Зайко и инспектор ДПС ОГАИ Центрального РУВД старший лейтенант милиции Андрей Пищало напомнили юным пешеходам о Правилах дорожного движения, рассказали о дорожных «ловушках» и о том, как научиться их избегать.

В завершение мероприятия ребята изучили служебный автомобиль изнутри и узнали, что используют в своей работе сотрудники ГАИ.

– Проезжая часть – место повышенной опасности, поэтому обучение детей умению ориентироваться в дорожной обстановке – залог безопасности, – подчеркивает ведущий специалист по АиП отдела ГАИ Центрального РУВД Татьяна Ященко. – Для юных участников дорожного движения родители – самый главный пример, поэтому помните: если вы нарушаете Правила дорожного движения, ваш ребенок будет поступать так же.

ОГАИ Центрального РУВД г. Минска

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ

• **С.Э. АКУШЕВИЧ** (заместитель председателя 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** • **Н.Н. МАТЮК** (председатель Республиканского комитета Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций)

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 • **исполнительный редактор** – 392-82-80
бухгалтерия – 323-20-56 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **11.09.2020** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 5904. Заказ 2912. 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.