ЛЮБОЙ КАПРИЗ!

СТР. 2

НАЙТИ И ИСПРАВИТЬ

СТР. 7

ПИК ПАССАЖИРСКОГО ГНЕВА

СТР. 3

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

28 ноября 2020 г., суббота, № 44 (1085)

ПОДПИСКА–2021

Колеса крутятся и вертится земля,
И самолеты улетают в небеса.
Но если ты устал вдруг от руля,
Возьми и отдохни хоть полчаса.

«ТБ» расскажет, как попасть домой
И не попасть в водоворот несчастья.
Не стоит ехать, если ты хмельной,
Лететь не надо, если вдруг ненастья.

Передохни и остуди свой пыл,
Не лезь под поезд, если быстро надо.
«ТБ» расскажет все, что ты забыл,
И будет жизнь потом тебе наградой.

Не забывай, что правила не врут,
Они уже – написанные кровью.
С «ТБ» всегда ты будешь очень крут,
«ТБ» придет к тебе с любовью.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

СЧАСТЬЕ ЕСТЬ!

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

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

ОРГАНИЗАЦИЯ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

По предложению минчан

По просьбе горожан в Партизанском районе столицы установили несколько искусственных неровностей и оборудовали нерегулируемый пешеходный переход.

В отдел ГАИ Партизанского РУВД столицы поступает немало писем от жильцов района с обращениями и предложениями по улучшению организации пешеходных переходов, установке искусственных неровностей и светофоров, устранению дорожных дефектов.

Так, жители микрорайона Дражня предложили на улице Солтыса, в районе дома № 10б, оборудовать искусственную неровность. Здесь находится остановочный пункт общественного транспорта, поэтому для безопасного передвижения пешеходов было необходимо снизить скорость проезжающих автомобилей. Сотрудники районной Госавтоинспекции провели мониторинг и приняли положительное решение. Теперь на этом участке улично-дорожной сети установлен «спящий полицейский». Кроме того, в планах дорожной милиции – обустройство вблизи автобусной остановки нерегулируемого пешеходного перехода.

Еще одна искусственная неровность появилась на переулке Дачном, рядом с остановочным пунктом «Дачный проезд», и на переулке Броневом, вблизи средней школы № 10.

А на улице Стахановской, в районе храма Рождества Иоанна Предтечи, появился нерегулируемый пешеходный переход, который, как считают в районной ГАИ, обезопасит пеших участников дорожного движения и исключит преднамеренное нарушение ПДД.

Помимо этого, возле нерегулируемого пешеходного перехода на пересечении улицы Захарова с улицей Нагорной, вблизи гимназии № 7, также произошли изменения в организации дорожного движения. Здесь с помощью конструктивно выделенных островков заузили проезжую часть. Такие меры приняты для того, чтобы водители не оставляли свои автомобили на зебре и вблизи ее. Ведь это существенно ограничивает видимость пешеходов и может стать причиной ДТП с участием несовершеннолетних.

Татьяна СПОДАБАЕВА,
старший инспектор по агитации и пропаганде ОГАИ Партизанского РУВД г. Минска

НА КОНТРОЛЕ

Отсутствие таксометра и невыдача чека

В Транспортной инспекции называют самые частые жалобы пассажиров на работу такси. В стране продолжается масштабная проверка автомобилей с «шашечками», которая стартовала в ноябре.

Промежуточные итоги мониторинга выглядят следующим образом: по данным на текущую неделю, во всех регионах республики проверено около 1000 такси, выявлено более 900 нарушений, выдано свыше 240 требований (предписаний) об их устранении.

Напомним, с января произошло более 60 аварий с участием такси, в которых погибли 13 человек. Транспортная инспекция совместно с ГАИ и налоговыми службами проверяет соблюдение перевозчиками мер безопасности.

Среди самых частых выявляемых нарушений – непройденное ТО, эксплуатация машин с неисправностями, несоблюдение водителями режима труда и отдыха, а также вопросы с прохождением медосмотра и технического контроля перед выездом на линию.

Как отмечают в инспекции, по итогам массовых рейдов будут выработаны предложения по внесению изменений в действующее законодательство.

Ведомство также изучает обращения граждан с претензиями к организации и выполнению пассажирских перевозок такси. С начала года только в аппарат управления ТИ поступило порядка 300 жалоб. Среди основных – отсутствие таксометра в автомобиле либо он находится в выключенном состоянии, водитель не выдает чек после завершения поездки.

Необходимо напомнить, что согласно правилам автомобильных перевозок пассажир такси имеет право отказаться от оплаты за поездку, если услуга оказывается с выключенным таксометром или без него. Исключение составляют случаи, когда такси заказано с помощью электронной информационной системы (мобильного приложения). В противном случае водитель обязан выдать клиенту чек, а поездка должна осуществляться с включенным таксометром.

В своих обращениях в инспекцию граждане ссылаются в том числе на несоответствующий внешний вид автомобиля, иногда на хамское поведение водителя.

К слову, если говорить об оформлении салона авто, пассажирам следует обращать внимание на соблюдение ряда требований. На видном месте должны находиться визитная карточка водителя с фотографией, информация о наименовании и контактных телефонах перевозчика.

Информационная табличка с тарифами должна содержать данные о стоимости проезда – за 1 км, за поездку в дневное и ночное время, тариф поездки за пределами города, стоимость абонирования, посадки, простоя.

Кроме того, пассажир имеет право перед началом поездки получить информацию об ориентировочной стоимости услуги. Водитель должен следовать по кратчайшему маршруту движения и менять его только с согласия клиента.

Ирина ЯБЛОНСКАЯ

ПРЕСС-КОНФЕРЕНЦИЯ

К капризам зимы готовы. Причем любым

Дорожники Беларуси готовы к работе в зимних условиях. Об этом сообщил на пресс-конференции в Минске заместитель начальника главного управления автомобильных дорог Министерства транспорта и коммуникаций Григорий Глазко.

Прошлая зима выдалась почти бесснежной и довольно теплой: столбик термометра опускался ниже нуля только считаные разы. Какой будет нынешняя, уверенных прогнозов пока нет, поэтому дорожные службы проводят традиционную подготовку к холодам.

– Республиканские предприятия автомобильных дорог на 100% готовы к работе в зимних условиях, – проинформировал представитель транспортного ведомства.

Не возлагая надежд на несуровую зиму, дорожные службы намерены быть во всеоружии – готовятся и к снегу, и к морозам. В нынешнем сезоне в стране планируется задействовать 60 единиц роторной техники, 653 – пескосолераспределительной, 945 – снегоочистительной (в том числе 150 автогрейдеров и 592 трактора). Будут также работать 259 погрузчиков.

Кроме того, для бесперебойной работы дорожных служб требуется заготовить 387 тысяч тонн песчано-соляной смеси, 182 – технической соли и 186 – чистой соли.

Обработка дорог реагентами имеет свои особенности. В зависимости от погодных условий и типа автодорог в республике применяются химический, химико-фрикционный и фрикционный способы обработки проезжей части. В первую очередь перед дорожниками стоит задача предотвратить появление гололеда или гололедицы. В таком случае дороги обрабатывают технической или чистой солью. Она эффективна при небольших отрицательных температурах. А вот в лютые морозы службы используют песчано-соляную смесь. В экстремальных температурах покрытие лучше всего обрабатывать только песком.

Подготовка к зиме заключается не только в приобретении реагентов, но и в ремонте дорожного полотна на республиканских трассах. Такие работы позволяют значительно улучшить эксплуатационные качества дорог – особенно в темное время суток и при неблагоприятных погодных условиях. В общей сложности дорожные службы обустроили 124 км тонкослойных покрытий. Еще на протяжении 505 км обновлен шероховатый слой износа.

Белорусская столица к зиме тоже готова. В Минске будет задействовано 763 единицы техники. Кроме того, заключены договоры с другими организациями на предоставление спецтехники. Снег будут вывозить на 9 специальных площадок, задействуют в том числе и снегоплавильный пункт. Для реагирования на экстремальные погодные условия в столице был отработан план «Пурга», а также механизмы взаимодействия дорожников с другими службами.

Если говорить о реагентах, по расчетам специалистов, общая потребность Минска составляет 54 тысячи тонн песчано-соляной смеси и 48,5 тысячи тонн чистой соли. Всего по состоянию на 20 ноября в столице заготовлено 32 тысячи тонн песчано-соляной смеси (60% от потребности) и 7 тысяч тонн технической соли («Галит» марки А).

Инесса ГЕРМАНЧУК, «ТБ»

Правовой тупик, или На пике пассажирского гнева

Все филиалы Транспортной инспекции Минтранса включились в массовую проверку качества оказания услуг пассажирам такси и безопасности их перевозок.
Лишь в аппарат управления инспекции за 10 месяцев поступило порядка 300 претензий от заявителей к организации и выполнению пассажирских перевозок автомобилями-такси, а множество заявлений рассмотрено на местах. Чем недовольны люди, понятно не только из их жалоб. Круг проблем, характерных для каждого региона, наглядно демонстрирует рейд, проведенный корреспондентом «ТБ» вместе с сотрудниками филиала Транспортной инспекции по Витебской области в начале нынешней недели.

А ТАКСОМЕТР-ТО НЕ ВКЛЮЧЕН!

С основной бедой витебских таксистов рейдовая группа столкнулась при остановке первых же автомобилей-такси у общежития медуниверситета. Одна за другой подъезжали к зданию машины, набитые до отказа иностранными студентами. Молодые ребята и девушки весело высыпали из салона, отсчитав водителю установленную оператором сумму (как правило, два рубля с копейками) и спешили домой, меньше всего думая о получении чека. Таксисты и не пытались его вручить, «забывая» даже включить таксометр, хотя аппарат был практически в каждой машине. Между тем Правилами автомобильных перевозок пассажиров предусмотрено, что гражданин в такой ситуации имеет право вообще отказаться от оплаты за поездку, если машина не заказана с помощью электронной информационной системы.

К слову, один парень, только что выбравшийся из иномарки с логотипом «Яндекс такси», где таксометр все же действовал, высказал специалистам ТИ свое удивление по поводу разбежки в суммах оплаты:

– По приложению у меня запросили за поездку 2.20, а в таксометре выскочила цифра 2.37. Водитель уверяет, что отразилось стояние на светофорах, то есть фактически затраченное время. Ладно, тут деньги небольшие, я спорить не стал, а если бы разница была в 5–10 рублей при поездке на солидное расстояние? Кого считать правым – оператора или таксиста? Сколько мне отсчитывать?

Вопросы так и повисли в воздухе. Специалисты Транспортной инспекции не взялись выступать в роли третейского судьи. Интересно, что бы на это ответили представители ИМНС, будь они с нами в рейде. Оставим на их усмотрение решение вопроса. У транспортников и без того забот хватает.

ЦЕЛЫЙ БУКЕТ НАРУШЕНИЙ

– С выключенным или неустановленным таксометром мы задержали 48 из 841 проверенного за 10 месяцев автомобиля-такси плюс еще пять – с начала ноября с учетом сегодняшнего рейда. Кажется, не так много на фоне общего количества машин, но ведь это только те, которые попали в поле зрения наших специалистов, – говорит заместитель начальника управления контроля автомобильного транспорта филиала Транспортной инспекции по Витебской области Василий Исаков. – Установлено около 130 фактов отсутствия у водителя необходимых документов, почти 150 нарушений требований к оформлению такси, определенных Правилами автомобильных перевозок пассажиров, 73 случая непрохождения государственного технического осмотра транспортного средства. Более 600 нарушений разного рода за 10 месяцев выявили в ходе контрольных мероприятий сотрудники филиала, рассмотревшие свыше 200 дел об административном правонарушении. Ноябрьские проверки, безусловно, изрядно подкорректируют эту статистику. К самым распространенным проколам перевозчиков пассажиров такси в этом месяце прибавится пару фактов осуществления незаконной предпринимательской деятельности, столько же – отсутствия договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств или перевозчика перед пассажирами. С отменой (в соответствии с Декретом Президента Республики Беларусь «О развитии предпринимательства» № 7 от 23 ноября 2017 года) путевых листов для таксистов стала невозможной проверка режима труда и отдыха водителей, что негативно сказывается на безопасности их и пассажиров. Возмущают встречающиеся время от времени факты, когда перевозку людей доверяют новоиспеченным водителям, которые едва обзавелись правами, но не имеют ни опыта, ни стажа вождения автомобиля, ни даже категории В, а кое-кому, бывает, и 21 года не исполнилось. Вопиющая безответственность нанимателей!

Инцидент с нелегальным таксованием случился буквально на глазах корреспондента. Такси с широко разрекламированным в Витебске номером 7003 высадило у центральной детской поликлиники на ул. Чкалова женщину с грудным ребенком, рассчитавшуюся с водителем (без получения чека, конечно) наличкой в присутствии двух свидетелей и Василия Исакова. Но сидящий за баранкой категорически отказывался признать ее пассажиркой и даже предъявить документы проверяющему сотруднику ТИ, пока тот не сделал запрос в ГАИ. Только угроза разбирательства в Госавтоинспекции возымела действие на таксиста, получившего от своего непосредственного руководителя по мобильнику дельный совет – косить под дурачка и сказаться нелегалом. Видимо, фирме это обойдется дешевле при наложении штрафных санкций.

Тем временем ведущие специалисты филиала Александр Соболев и Дмитрий Климович составляли акт в отношении другого нарушителя – из ЧТУП «Ларив-Плюс», погоревшего на невключенном таксометре. За это его накажут рублем, а вот по поводу неполного соответствия стандарту в оформлении машины пока предупредили устно. Увы, по словам Василия Исакова, это далеко не первый случай с неработающим таксометром на данном предприятии. Здесь грешат и не пройденным вовремя техосмотром, и «забывчивостью» водителей в части выдачи чеков.

РЫНОК ПРОСИТ ВОЗВРАЩЕНИЯ ЗАКОНА

И все же ни одна из засветившихся во время нашего рейда фирм (ни «Яндекс», ни «Элегант») не может тягаться по количеству и разнообразию недостатков с «Максимом», работающим по номеру 7003. Позиционирующая себя как информационная платформа, имеющая основное размещение в Российской Федерации, фирма открыла маленький офис в Могилеве. Это не солидный перевозчик, владеющий диспетчерской службой и отвечающий за нарушения в области транспортной деятельности, а также принимающий на себя разбирательства по жалобам граждан, а непонятное нечто, возникшее практически ниоткуда и успешно подрывающее экономику нашей страны. Подключиться к указанной платформе можно формально, за незначительный взнос, даже без водительского удостоверения (хотя его просят указать, но номер можно выдумать). Главное, чтобы был автомобиль. Причем самозваный диспетчер не берет на себя никакой ответственности за безопасность пассажиров, все пущено на самотек.

«Максим» отличается чрезвычайно низкой культурой обслуживания и такими же низкими тарифами, позволившими успешно конкурировать с коллегами. Уже можно говорить о полном вытеснении витебских фирм 157 и 163 «Максимом». Получить информацию о его водителях, по сути, задача невыполнимая, а ведь очень многие из них работают едва ли не на уровне нелегалов. Бороться с таким перевозчиком, игнорирующим главное требование – безопасность доставки пассажиров, весьма трудно без должных законодательных рычагов. Их-то как раз и не хватает сотрудникам Транспортной инспекции, попавшим в правовой тупик. С одной стороны, давно пора навести порядок на этом рынке транспортных услуг, пугающем своей безалаберностью, процветающей на фоне либерализации и необязательности получения лицензии на осуществляемый род деятельности. С другой – бороться за безопасность пассажиров с помощью закона стало настолько сложно в силу его несовершенства, что у многих опускаются руки. У контролирующих органов они скорее связаны, в то время как волна пассажирского гнева на недобросовестных перевозчиков уже захлестывает.

– Да что там с чеком, которого мне не дал таксист, вы хоть с оформлением машины разберитесь, – посетовала одна из пассажирок, выбираясь из салона. – Разве сегодня в сумерках или темноте узнаешь подъезжающее такси? Где привычные шашечки или зеленый огонек, где яркие желтые полосы? Они же просто рекламируют свои фирмы – и только.

С ней трудно не согласиться. Послабление, излишний либерализм привели к хаосу в оформлении машин, занятых извозом пассажиров. Если раньше таксист не мог использовать служебную машину для личных нужд, то теперь табу снято, а вместе с ним появилась лазейка для недобросовестных водителей. Ничто не мешает им прикарманивать деньги за проезд пассажиров, ссылаясь на вымышленное родство с последними. Крайне редко кто станет это отрицать и поможет вывести мошенника на чистую воду. Этим и пользуются безнаказанные правонарушители – иначе их не назовешь.

Есть и позитивный момент в напряженной ситуации на рынке услуг такси. Доведенные до точки кипения крайней наглостью творящих беззаконие конкурентов добросовестные перевозчики, уцелевшие в неравной рыночной схватке, по собственной воле вызываются в помощники Транспортной инспекции. Они готовы оказать посильное содействие в наведении должного порядка и установлении равных требований ко всем фирмам, занятым в транспортном бизнесе. Может, это станет решающим шагом по возвращению услуг такси в здоровое правовое русло, по усилению безопасности пассажиров как главных лиц, заинтересованных в процветании этого направления транспортных перевозок…

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

Пора другая, нарушения те же

В прошлые выходные (21–22 ноября) в республике произошло 452 происшествия с материальным ущербом. Совершено 14 ДТП, в которых 13 человек получили травмы, 6 погибли.

За управление транспортными средствами в состоянии алкогольного опьянения задержано 138 водителей. Пресечено 354 факта управления авто лицами, не имеющими на это права.

22 ноября около 10 часов утра 27-летний водитель, управляя автомобилем «Ауди А-6» на 194-км автодороги Р99 Барановичи – Волковыск – Пограничный – Гродно в Гродненском районе, выехал на полосу встречного движения и столкнулся с двигавшимся во встречном направлении автомобилем «Фольксваген-Гольф». В результате ДТП пассажир «Фольксвагена» 1984 года рождения от полученных телесных повреждений скончался на месте происшествия. Ехавшая в качестве пассажира в автомобиле «Ауди» женщина 1996 года рождения получила телесные повреждения и была госпитализирована в реанимационное отделение УЗ «ГКБ СМП г. Гродно», где скончалась.

Аварийность на дорогах страны с 19 по 25 ноября

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)
Четверг, 19 ноября: 13–2–12
Пятница, 20 ноября: 17–1–18
Суббота, 21 ноября: 7–3–6
Воскресенье, 22 ноября: 7–3–7
Понедельник, 23 ноября: 16–5–12
Вторник, 24 ноября: 12–2–13
Среда, 25 ноября: 15–2–17
Итого: 87–18–85

По областям (всего совершено ДТП)
Минск – 15
Минская – 17
Брестская – 10
Гродненская – 9
Витебская – 12
Могилевская – 11
Гомельская – 13

Обувайтесь по сезону

27 ноября, в последнюю пятницу месяца, Госавтоинспекция провела по всей стране Единый день безопасности дорожного движения.

Мероприятие проходило под девизом «Зимний тюнинг для машин – правильный протектор шин!» и было посвящено теме подготовки автотранспорта к эксплуатации в зимних условиях.

Сотрудники ГАИ разъяснили владельцам транспортных средств основные риски и угрозы безопасности, напомнили о запрете с 1 декабря эксплуатации автомобилей с летними шинами, об ответственности за игнорирование данного требования ПДД и о правилах безопасного участия в дорожном движении в зимних условиях.

С первых дней календарной зимы участие в дорожном движении транспортных средств, не оборудованных зимними шинами, повлечет за собой административную ответственность в виде предупреждения или штрафа в размере до 0,5 базовой величины.

До 4 декабря в стране проходит республиканская профилактическая акция по предупреждению ДТП в зимний период и пропаганде использования зимних шин.

Неблагородный и опасный риск

За 10 месяцев текущего года на дорогах страны произошло 186 лобовых столкновений транспортных средств, в которых пострадали люди.

Чтобы избежать ДТП, водителям необходимо быть крайне внимательными, правильно выбирать скорость и выдерживать безопасную дистанцию до других транспортных средств. Перед началом движения, перестроением, поворотом, разворотом и остановкой не забывайте подавать сигнал световыми указателями поворота соответствующего направления.

Старайтесь как можно реже выезжать на полосу встречного движения. Заранее убедитесь в безопасности своих действий: оцените скорость обгоняемого автомобиля, расстояние до встречного, состояние дорожного покрытия и реальные динамические возможности собственного авто. И помните – всегда необходимо руководствоваться правилом: «Не уверен – не обгоняй!».

В отработке – все дороги

В целях стабилизации обстановки на дорогах республики, обеспечения безопасности дорожного движения в пятницу и выходные дни Госавтоинспекция проводит отработку основных автодорог по пресечению грубых нарушений ПДД как водителями, так и пешеходами.

Организован круглосуточный мониторинг состояния улично-дорожной сети на предмет своевременного выполнения дорожными и коммунальными службами работ по ликвидации зимней скользкости.

В сложившихся погодных условиях водителям стоит выбирать сдержанный стиль вождения и безопасную скорость с учетом состояния проезжей части и видимости, держать безопасную дистанцию и соблюдать боковой интервал, избегать ненужных перестроений, опережений и обгонов. Необходимо пристегнуться всем сидящим в автомобиле, обеспечить безопасную перевозку детей с использованием удерживающих устройств.

Пешеходы должны понимать, что на скользкой дороге в разы увеличивается тормозной и остановочный путь любого транспортного средства. При применении экстренного торможения автомобиль может уйти в неуправляемый занос. В связи с этим пешеходам не следует рисковать собственной безопасностью, нужно переходить дорогу в установленных местах и только убедившись, что все автомобили успели остановиться. Необходимо обеспечить свою видимость на дорогах, используя световозвращающие элементы.

Готовим сани в ноябре

Скользкое дорожное полотно и плохая видимость при осадках делают процесс управления автомобилем не только сложнее, но и опаснее. А потому к зиме надо готовиться заранее.

Резина, из которой производятся летние и зимние покрышки, отличается по своим свойствам: летняя – жесткая, зимняя – более мягкая. В мороз летние шины теряют свои эластичные свойства, в результате чего сцепление с дорогой снижается. Зимние шины, в свою очередь, твердеют до той степени, которая и необходима для нормального контакта колес с дорогой. Не стоит экспериментировать и ставить неодинаковые по сезонности покрышки на разные оси автомобиля. Это значительно повышает вероятность заноса оси, на которой установлены летние шины. Заранее проверьте исправность тормозной системы и вспомогательных электронных систем (таких как АБС). Все это должно быть отрегулировано. Не лишней будет замена тормозной жидкости и колодок, если они на грани износа.

Зимой придется чаще ездить в сумерках и темноте, поэтому любые изъяны лобового стекла – это прямая угроза безопасности. Внимательно осмотрите все стекла.

Исправными должны быть стеклоочистители, системы обдува и обогрева стекол. Щетки, оставляющие на стекле матовые полосы, подлежат замене. При покупке новых обратите внимание, на какие температуры они рассчитаны.

Непременное условие безопасной езды в зимнее время – достаточное количество в бачке омывателя морозоустойчивой жидкости. Она хорошо растворяет снег и лед, позволяя уверенно продолжать движение.

Не менее важны во время осадков осветительные приборы. Стоит постоянно следить за чистотой фар и фонарей, заранее заменить все неисправные лампы и при необходимости заехать на СТО для регулировки светотеневой границы.

Материалы полосы подготовила Анна БАНАДЫК, старший инспектор по особым поручениям Главного управления Госавтоинспекции МВД Республики Беларусь

РЕЙД

На один автомобиль два нарушения. Как минимум

Таковы результаты проверок в среднем на каждое такси, проведенных сотрудниками филиала Транспортной инспекции по Минску и Минской области с 6 по 22 ноября. Об этом сообщает корреспондент агентства «Минск-Новости» со ссылкой на заместителя начальника филиала Олега Якшевича. За этот период было проверено 214 машин, выявлено 510 нарушений.

– Наши сотрудники работают фактически в две смены: с 7.00 до 22.00, – рассказывает специалист. – Таксистов не смущает даже тот факт, что на этот раз мы в основном дежурим в районе железнодорожного вокзала: все равно едут, не опасаясь проверок.

Как обычно, в числе самых распространенных нарушений – недостатки в оформлении автомобиля: речь идет не только о внешних обязательных атрибутах, но и об информационной табличке в салоне, содержащей сведения о водителе, перевозчике, тарифах. Таких фактов было выявлено 211. В 119 случаях водители не имели допуска к участию в дорожном движении, то есть отметки о своевременном прохождении техосмотра, который для автомобилей-такси должен проводиться каждые полгода. Но тут есть нюанс.

– До сих пор не урегулирован вопрос привязки дорожного сбора к прохождению техосмотра. Перевозчики ссылаются на уплату двойного дорожного сбора: минимальный срок оплаты за дороги составляет один год при прохождении гостехосмотра раз в шесть месяцев. Поэтому владельцы такси зачастую экономят на нем, – считает Олег Якшевич.

Почти четверть выявленных нарушений – отсутствие у водителя необходимых документов, как правило, страховки перевозчика перед пассажирами. Причем некоторые водители признаются: не знали, что такой документ вообще необходим, поскольку не знакомы с соответствующим законодательством.

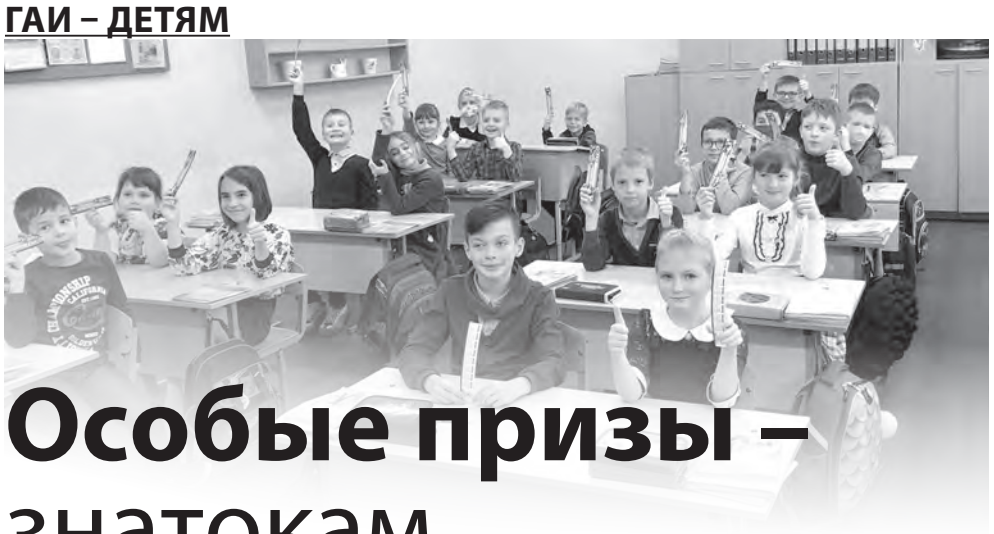
В 34 машинах, в которых водители пытались заниматься таксоперевозками, отсутствовал или был выключен во время рейса таксометр.

– Декрет Президента Республики Беларусь от 23.11.2017 года № 7 отменил лицензирование перевозок автомобилями-такси, однако с тех пор количество нарушений законодательства в этой сфере во много раз увеличилось, – сетует Якшевич. – Раньше перевозчики знали, что при выявлении грубых нарушений каждый из них, будь то индивидуальный предприниматель или юридическое лицо, мог лишиться работы. Теперь они этого не опасаются. Относительно небольшие штрафы их тоже не пугают. Тем же декретом были отменены путевые листы, из-за чего практически невозможно проверить, проходил ли автомобиль-такси проверку технического состояния перед выездом в рейс, а водитель – медобследование, соблюдает ли он режим труда и отдыха.

По итогам проверок нарушителей привлекли к административной ответственности в виде штрафов. Кроме того, выданы 133 предписания на устранение нарушений.

Проверки автомобилей-такси на предмет соблюдения законодательства в области организации перевозок пассажиров продолжаются.

ГАИ – ДЕТЯМ



Особые призы – знатокам

В ноябре в школе № 38 Фрунзенского района г. Минска были проведены профилактические занятия под девизом «Правила ГАИ – Правила мои!», направленные на профилактику дорожно-транспортных происшествий, с детьми 8–9 лет.

В ходе мероприятия представитель ГАИ посетила всю параллель третьих классов, где вместе с ребятами повторила основные правила для пешеходов, а также закрепила знания для всех участников дорожного движения, особое внимание уделив правилам поведения в сложных погодных условиях. В завершение занятий все ребята получили в качестве сувениров за участие и напоминание о встрече тематические закладки, а самые активные удостоены звания «Знаток ПДД» и особенного поощрительного тематического сувенира.

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Lolo уже у нас

Новый онлайн-сервис для заказа такси Lolo официально заработал в столице и уже доступен для скачивания в Google Play и App Store.

Примечательно, что некоторые минчане с Lolo уже знакомы. В начале мая разработчики компании Onde запустили его в качестве бесплатной помощи волонтерам Красного Креста, которые доставляли пожилым людям продукты в период начала пандемии коронавирусной инфекции в Беларуси.

Теперь это такое же мобильное приложение, как и Uber, который тоже в свое время создали в Onde. Пока сервис работает только в Минске, однако в ближайшее время разработчики обещают открыть его во всех областных центрах Беларуси.

Скачав приложение, пассажир может выбрать 9 вариантов услуг: бизнес, комфорт, эконом, VIP, VIP Tesla, автобус VIP, грузовое такси, детский и бизнес детский.

Также у Lolo есть функции «трезвый водитель», перевозка домашних животных, курьерская доставка и вызов англоязычных водителей.

К слову, водителей принимают на работу после прохождения целого курса обучения и со стажем вождения не менее пяти лет.

При этом создатели отмечают, что их водители знают все гостиницы, рестораны и магазины города, а также всегда соблюдают классический дресс-код.

Оплачивать поездки в приложении можно только картой.

ПАРКОВКА

Проблему закрыли

В Национальном аэропорту Минск закрыли бесплатную стоянку для транспорта, которая находилась сбоку от аэровокзала. Здесь осталось всего четыре бесплатных парковочных места, расположенных за музеем авиационной техники, остальные придется оплачивать по разным тарифам.

До недавнего времени те, кто приезжал в Национальный аэропорт Минск на автомобилях и хотел сэкономить на парковке, оставляли свой транспорт на бесплатной стоянке. Но руководство аэропорта приняло решение исключить ее из ряда парковок.

Территорию перераспределили для обеспечения авиационной безопасности. Так, некоторая удаленность бесплатной автостоянки провоцировала размещение транспортных средств с нарушением ПДД, а несоблюдение элементарной культуры вождения со стороны некоторых водителей приводило к блокировке других автомобилей.

Иногда на бесплатную парковку приходилось вызывать сотрудников ОГАИ и Минского ОВД на воздушном транспорте – для решения проблем по жалобам автовладельцев.

Только в 2019 году на бесплатной автостоянке было зафиксировано около 15 ДТП, в некоторых случаях водители скрывались с места происшествия.

Кроме того, территория бывшей бесплатной автостоянки расположена на участке с повышенным скоплением талых и дождевых вод, из-за этого 20% парковочных мест в период усиления осадков находилось в воде.

Теперь в аэропорту автостоянки поделены на зоны, стоимость хранения машин на них отличается и зависит от расстояния до здания аэропорта.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Светофор звучит

Из 750 светофорных объектов столицы 122 оборудованы звуковым сигналом, что составляет 16,2% от общего количества.

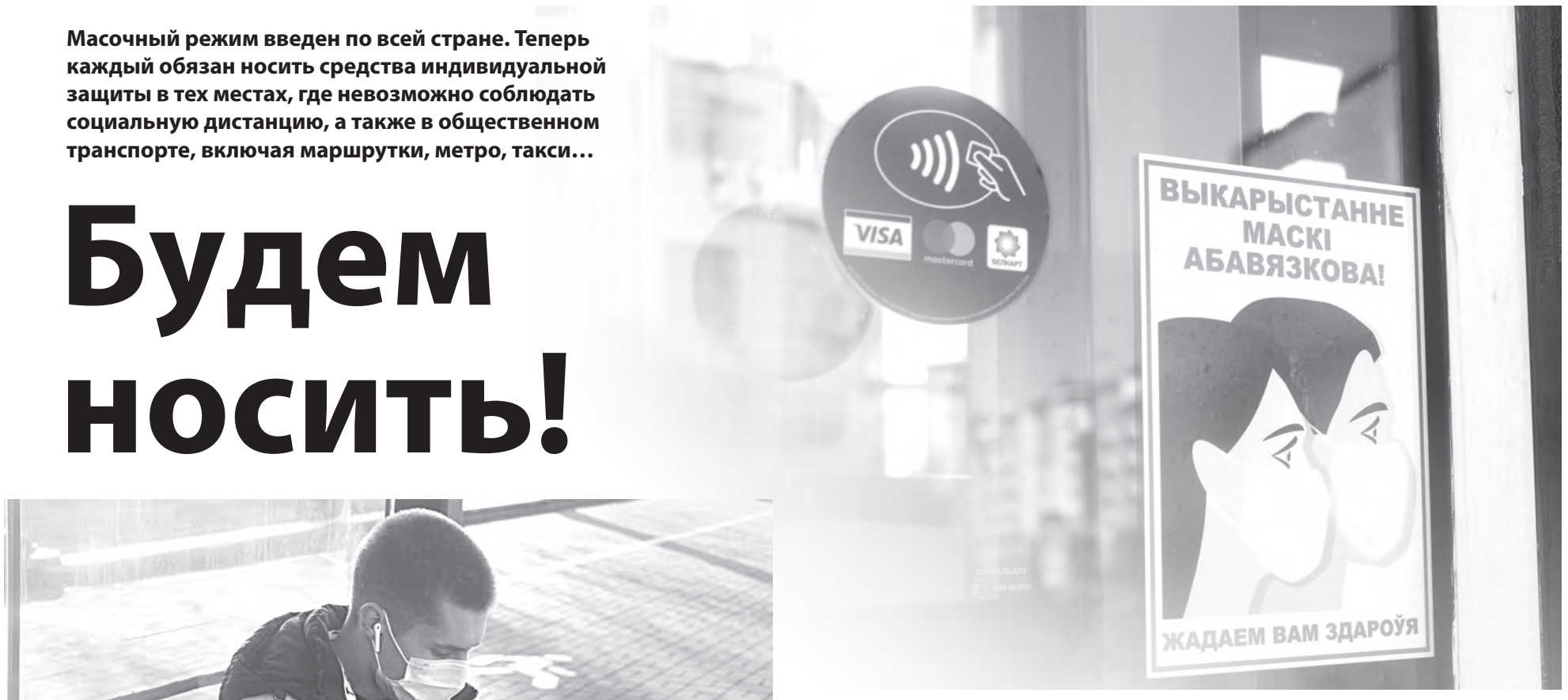
Их число постоянно растет. Так, в 2016 году в столице было 68 светофоров, оборудованных звуковой сигнализацией, в 2018-м – 88, в 2019-м – 108.

Такие светофоры появляются вблизи мест проживания людей с инвалидностью по зрению, а также возле социально значимых объектов. Работа ведется Госавтоинспекцией совместно с Белорусским товариществом инвалидов по зрению.

АКТУАЛЬНАЯ ТЕМА

Масочный режим введен по всей стране. Теперь каждый обязан носить средства индивидуальной защиты в тех местах, где невозможно соблюдать социальную дистанцию, а также в общественном транспорте, включая маршрутки, метро, такси…

Будем носить!



Вас могут не обслуживать, допустим, в магазине или аптеке. Штрафы для граждан, которые не носят маски, пока не предусмотрены. Сейчас именно руководство организаций и предприятий несет персональную ответственность. К слову, для юридического лица – штраф в размере до 13,5 тысячи рублей.

Если говорить непосредственно о Минске, то в столице усилен контроль за соблюдением требований профилактики распространения вирусных инфекций. Особое место занимает общественный транспорт. Весьма оперативно на дверях автобусов, троллейбусов, трамваев поместили объявления для пассажиров об обязательном использовании масок. Их наличие могут проверить контролеры. На данный момент вас не оштрафуют. Однако вопрос рассматривается.

А мы решили посмотреть, как все-таки люди пользуются масками в общественном транспорте. Лично я положительно отношусь к такому решению и считаю его правильным. Да и, кроме пресловутого коронавируса, всякой другой заразы хватает. В общем, болеть – не самое радужное занятие.

По моим наблюдениям, после введения обязательного масочного режима соблюдать его стали значительно лучше. Если в первые дни граждане еще приглядывались, то сейчас подавляющее большинство все-таки в масках.

Первым моим собеседником на автобусной остановке стала молодая мама Елена Водолазская. По ее словам, в первую волну пандемии она не носила маски. Сейчас ее мнение поменялось:

– Некоторые говорят, что, мол, медицинские маски не требуются для тех, кто не болен, так как нет данных о их полезности для защиты здоровых людей. Однако я считаю, что в общественных местах они необходимы.

Выдвигаюсь дальше. Захожу в автобус. Сразу видно, что многие в масках. Буквально пару человек решили их не надевать. Я поинтересовался почему. Евгению с виду немного за 60. Он не очень общительный:

– Маску не надеваю, потому что задыхаюсь в ней.

Мне все понятно, выхожу из транспортного средства и направляюсь к трамвайным путям. Там встречаю Ирину. Она рассказывает, что работает парикмахером, много контактирует с людьми, поэтому привыкла к нововведениям:

– На работе всегда в маске, у нас это необходимо. Без нее просто не допустят к рабочему месту. Еще в общественном транспорте я в ней. Не могу сказать, правильно это или нет, но режим соблюдаю.

В трамвае, по моим подсчетам, более 80 процентов в маске. Пенсионерка Лариса Лукашонок, которая любезно согласилась со мной побеседовать, не исключение. По ее словам, сейчас как никогда важно соблюдать данный режим:

– В моем окружении все носят маски. Стала замечать, что и в транспорте стало больше ответственных людей. Но меня возмущает, когда человек без средств защиты и кашляет. Так не должно быть! Правда, замечания я не делаю…

В конце нашего общения по громкоговорителю диктор настойчивым голосом объявляет: «Паважаныя пасажыры, калі ласка, выконвайце масачны рэжым. Беражыце сваё здароўе»!

Теперь спускаюсь в метро. Как поясняют в метрополитене, там разработан комплекс профилактических мер. На всех станциях и в вагонах размещены памятки, транслируются звуковые объявления, призывающие пассажиров пользоваться масками и беречь свое здоровье. По моим подсчетам, более 75 процентов соблюдают масочный режим. Некоторые надевают маски непосредственно уже в вагонах. В разговоре со мной работник банка Павел Буглак отмечает, что везде ходит в маске:

– Ее обязательно надо носить. Это здоровье не только мое, но и моих близких.

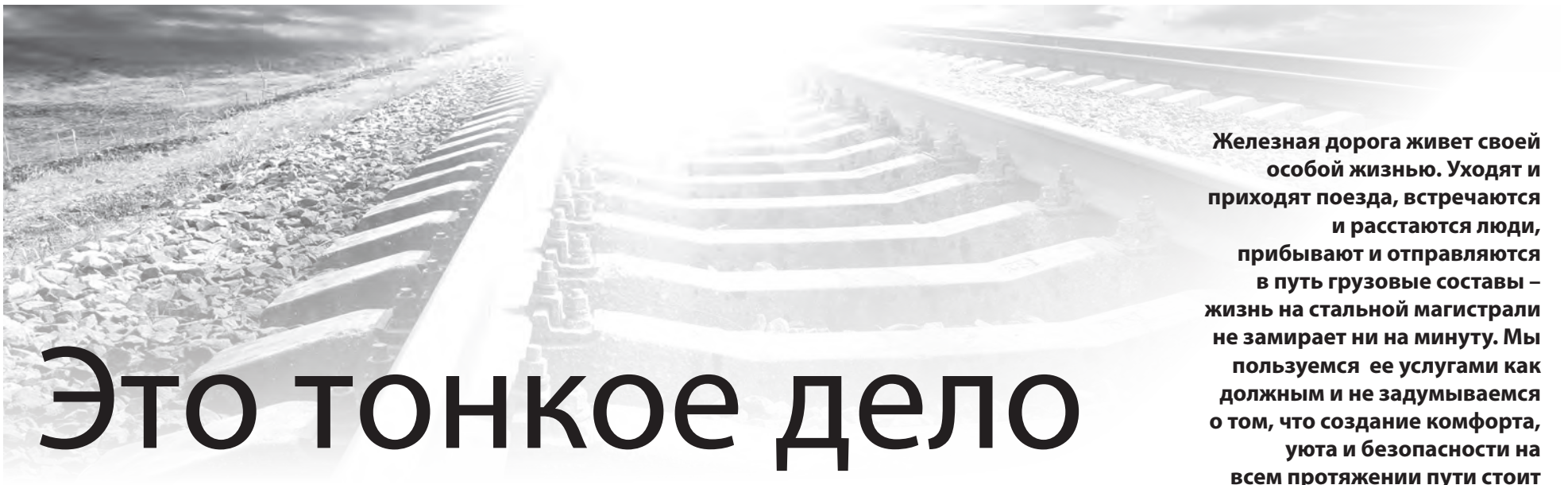
Подводя итоги, стоит отметить, что, хотя для пассажиров ответственности за отсутствие маски нет, люди с пониманием относятся к противоэпидемическим мерам. Это подтверждает и заместитель директора – начальник управления пассажирских перевозок предприятия «Столичный транспорт и связь» Андрей Илларионов. Он пояснил, что сейчас работа ведется на профилактику:

– По моим наблюдениям, в масках в общественном транспорте большинство пассажиров. И это хорошо. На весь такой транспорт выделены специальные наклейки, где указано о масочном режиме. Например, мы работаем с маршрутными перевозчиками. Если возникают какие-либо вопросы, то есть диспетчер, который отслеживает ситуацию. Носить маски нужно обязательно!

А как за рубежом? Во многих странах, если вы находитесь без маски в общественном месте, будьте добры заплатить. Во Франции вас сразу же оштрафуют на 135 евро. В Италии – куда строже, можете обеднеть на 1000 евро. В Украине в пересчете штраф небольшой – порядка 23 рублей, в России – до 1000 рублей.

Впрочем, каждый решает сам, носить ему маску или нет. Но учеными уже доказана ее эффективность. Причем она не только сокращает риск заражения вирусом, но и снижает угрозу его распространения.

Константин БАКУН, «ТБ»



Это тонкое дело дефектоскопия

Железная дорога живет своей особой жизнью. Уходят и приходят поезда, встречаются и расстаются люди, прибывают и отправляются в путь грузовые составы – жизнь на стальной магистрали не замирает ни на минуту. Мы пользуемся ее услугами как должным и не задумываемся о том, что создание комфорта, уюта и безопасности на всем протяжении пути стоит огромных усилий труженикам магистрали. Важная роль среди них отводится коллективам дистанций пути.

Калинковичская дистанция Гомельского отделения дороги работает слаженно и высокоэффективно. Здесь не допускается случаев травматизма и событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Особое внимание уделяется условиям труда и отдыха работников, все запланированные мероприятия выполняются в полном объеме. Коллектив дистанции высококвалифицированный, ответственный, и это – особенность тех, кто отвечает за безопасность движения поездов. Важным звеном предприятия является участок дефектоскопии, где трудятся настоящие мастера своего дела, кропотливые «врачеватели» пути. Там, где они прошли, безопасность движения гарантирована.

Не секрет, что в процессе эксплуатации железнодорожного пути под воздействием подвижного состава, природных и других факторов образуются дефекты и повреждения, которые являются угрозой безопасности движения. Это различные сколы, изломы, трещины и т. д. Чаще всего они скрыты от человеческих глаз, поэтому определить место дефекта рельса невозможно. Последствием может стать сход подвижного состава. И хуже всего, если им окажется, к примеру, цистерна с опасным грузом. А если поезд пассажирский? Даже страшно представить, что может быть…

Действенным способом, который позволяет выявить дефект на ранней стадии и предупредить его излом, является ультразвуковая дефектоскопия рельсов. Коллектив участка дефектоскопии Калинковичской дистанции пути обслуживает 293 км главного хода и 120 км приемоотправочных путей на участках Калинковичи – Словечно, Калинковичи – Житковичи, Калинковичи – Жлобин, Калинковичи – Гомель. Во многом благодаря качественной работе специалистов участка путевая инфраструктура содержится в надлежащем состоянии.

ПРОДОЛЖАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНУЮ ДИНАСТИЮ…

Существенный вклад в работу вносит мастер участка дефектоскопии Владимир Пархоменко. Это потомственный путеец с 20-летним стажем. В коллектив дистанции пути пришел после окончания брестского отраслевого колледжа. Трудовой путь начинал помощником машиниста выправочно-подбивочно-рихтовочной машины. Отслужив в армии, вернулся в дистанцию оператором дефектоскопной тележки. Трудовое рвение, добросовестность и исполнительность Владимира Пархоменко были замечены руководством, и ему предложили должность мастера цеха дефектоскопии. Владимир Леонидович – опытный специалист своего дела, умеющий работать с людьми и организовывать их на выполнение поставленных задач.

Интересно, что в свое время на участке дефектоскопии работал и его отец Леонид Павлович, награжденный нагрудным знаком «Выдатнік Беларускай чыгункі».Он также был оператором дефектоскопной тележки, а на заслуженный отдых ушел с должности мастера цеха дефектоскопии. Леонид Павлович пользовался авторитетом и уважением среди коллег, отличался большим трудолюбием и преданностью железной дороге. Это и неудивительно, ведь он также вырос в семье железнодорожников и с молоком матери впитал в себя ее дух.

Отец Леонида Павловича Павел Васильевич Пархоменко и есть тот самый основатель железнодорожной династии и самый старший из всех. Родился он в деревне Кощицы Калинковичского района. По совету мамы поступил в железнодорожное училище в Калинковичах. В нем готовили помощников машиниста паровоза, вагонников и бригадиров пути. Павел Пархоменко попал в группу бригадиров пути.

– Правда, первый год мы практически не учились, так как не было учебного корпуса, – вспоминал Павел Васильевич. – Да и жили в полуразрушенных бараках при железнодорожной станции. Несмотря на трудности, настроение было на подъеме: мы шли к своей цели – получить железнодорожную профессию и восстанавливать разрушенное войной хозяйство. Под руководством директора и мастеров сами строили учебный корпус, работали по 16 часов в сутки, причем без выходных и праздников. И выстояли, и выучились, и трудились честно, и благодарили судьбу за то, что она связала нас с железной дорогой.

В июле 1946-го, получив специальность, Павел Васильевич устроился старшим путевым рабочим в 7-ю дистанцию службы пути станции Калинковичи (нынче – Калинковичская дистанция пути). Он проработал на этом предприятии почти полвека – до 1995 года. Был старшим путевым рабочим, бригадиром, мастером, кладовщиком. Всегда находился там, где был нужнее, где требовались его светлый ум и трудовые руки. Его супруга Анна Даниловна с 1944 года работала в дистанции монтером пути. Она рассказывала, что тогда в их бригаде были только женщины и их труд был физически тяжелым и изматывающим. Но работать плохо было стыдно, и все старались на совесть. Когда дети были маленькие, Анна Даниловна работала уборщицей в железнодорожном общежитии. Когда подросли, вернулась к основной специальности. К 1986 году, когда уходила на заслуженный отдых, среди монтеров пути оставалось всего несколько женщин. Общий стаж железнодорожной династии Пархоменко – более 160 лет.

КРУГЛЫЙ ГОД – ГОРЯЧАЯ ПОРА

Внук родоначальника династии мастер участка дефектоскопии Владимир Пархоменко рос и воспитывался в железнодорожной среде и работу на стальной магистрали выбрал вполне осознанно. О ней и о своих товарищах он рассказывал увлеченно, с огоньком в глазах:

– Наша главная задача – своевременно обнаружить дефекты в рельсах и тем самым обеспечить безопасное движение поездов. Это требует ежедневного кропотливого труда всего подразделения – операторов дефектоскопных тележек, оператора путеизмерительной тележки, с помощью которой определяются перекосы и просадки, наладчиков, инженеров по расшифровке. Дефектоскопия – дело тонкое, требующее знаний, мастерства и кропотливого труда. В нашей команде – 30 человек, и каждый из них – настоящий профессионал, высококвалифицированный специалист. И еще один характерный штрих – в коллективе участка немало тех, кто на протяжении десятилетий остается верным своей профессии и изо дня в день обеспечивает безопасность движения поездов. Это наладчик Виктор Шило, операторы дефектоскопных тележек Игорь Матиевский, Сергей Дорошко и Леонид Змушко, о которых могу сказать много хорошего. Да и остальные члены нашего дружного коллектива заслуживают добрых слов. Опытные специалисты охотно делятся секретами мастерства с молодежью, являются для нее хорошим примером.

Жизнь на железной дороге не останавливается ни на минуту. На станциях и перегонах круглый год – горячая пора. В среднем в день операторы проверяют 7–8 километров пути. Возвращаясь с линии после смены, они отдают инженеру по расшифровке электронный носитель с записью ультразвукового исследования. Анализируя данные, он обращает внимание на качество дефектоскопии, выявляет остродефектные рельсы. Как видим, ответственность у специалистов участка дефектоскопии огромная, но, как утверждает Владимир Пархоменко, работа очень интересная:

– Железнодорожная техника шагнула далеко вперед, предоставив человеку новые возможности. Но, невзирая на технический прогресс, главные требования к дефектоскописту остались неизменными: ему нужно быть скрупулезным и предельно внимательным в работе. Мы строго следим за исправностью своего оборудования – все дефектоскопы регулярно проходят техническое обслуживание. Производятся их ремонт и настройка, на заключительном этапе обязателен пробный проезд, по результатам которого определяется пригодность техники к эксплуатации. Если возникают неисправности в процессе работы на линии, оператор дефектоскопной тележки обращается за помощью к наладчику. Словом, организована четкая и слаженная работа, при выполнении которой каждый знает свои задачи и неукоснительно их выполняет. Наш коллектив и впредь будет делать все для того, чтобы трудиться на достойном уровне и обеспечивать безопасность движения поездов на вверенном нам пути.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «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.

Линии жизни столицы

В последние годы Минский метрополитен динамично развивается по многим направлениям: появляются новые красивые станции, переоснащается парк поездов современными инновационными составами, применяются еще более надежные системы безопасности, совершенствуется безбарьерная среда. В некотором роде белорусская подземка шагает в ногу со всей планетой – более чем за 36 лет деятельности нашего метрополитена перевезено почти 8 миллиардов пассажиров, что сопоставимо с населением всей Земли! Неслучайно Минск стал третьим городом в мире (после Лондона и Ванкувера), в метро которого сразу на всех станциях была введена бесконтактная оплата проезда на основе использования платежных банковских систем. Провайдеры мобильной связи активно развивают Wi-Fi в подземке, что не может не радовать пассажиров различных возрастов. И в этот перечень можно добавлять все новые и новые достижения. О том, чем сегодня живет и дышит белорусская подземка, мы попросили рассказать в интервью нашей газете официального представителя государственного предприятия «Минский метрополитен» Андрея ДРОБА.

– Андрей Сергеевич, недавно в Минске произошло знаковое событие – была торжественно открыта первая очередь третьей линии метро. Расскажите, пожалуйста, в каком направлении и по каким принципам будет развиваться метрополитен как в ближайшее время, так и в долгосрочной перспективе?

– На основании генерального плана преобразования белорусской столицы разработана схема развития Минского метрополитена. В соответствии с данными документами белорусская подземка будет состоять из четырех линий общей протяженностью почти 88 километров и насчитывать 64 станции.

Третья линия (четыре станции: «Ковальская Слобода», «Вокзальная», «Площадь Франтишка Богушевича», «Юбилейная площадь») обеспечивает транспортный треугольник с вершинами в пересадочных узлах на станциях «Октябрьская» – «Купаловская», «Площадь Ленина» – «Вокзальная» и «Фрунзенская» – «Юбилейная площадь». Ведутся работы по продлению линии в южном направлении – станций «Аэродромная», «Неморшанский Сад», «Слуцкий гостинец».

В перспективе протяженность третьей линии Минского метрополитена составит 16 километров и будет включать 14 станций. Линия соединит южный и северный секторы Минска с центральной частью города из Зеленого Луга в Курасовщину.

Проектировщики предусмотрели создание крупнейшего в городе транспортно-пересадочного узла в границах южной Привокзальной площади, включающего в себя пересадку между первой и третьей линиями метрополитена, пешеходные связи метрополитена с железнодорожной станцией Минск-Пассажирский, перспективной железнодорожной станцией пригородных поездов юго-западного направления.

Четвертая линия Минского метрополитена будет состоять из 17 станций. Трасса линии дублирует второе автотранспортное городское кольцо и будет пересекаться с первой, второй, третьей линиями метрополитена. Строительство четвертой линии позволит окончательно решить вопрос разгрузки пересадочного узла между первой и второй линиями, реализовать концепцию создания транспортно-пересадочных узлов между всеми видами городского и пригородного транспорта.

Безусловно, строительство метро – это достаточно дорогое удовольствие для

любой страны. Например, в Беларуси стоимость одного километра подземки, включая проходку и отделку, составляет в среднем от 80 до 85 миллионов долларов. В то же время в странах с более высоким уровнем экономического развития эта цифра может быть в несколько раз больше.

– Какие самые загруженные станции метро и какой процент пассажиров столицы перевозит метрополитен?

– Наибольший суточный пассажиропоток на сегодняшний день – на станциях «Каменная Горка» – 52 800 пассажиров в день, «Площадь Ленина» – 40 500, «Уручье» – 39 130. Наименьший пассажиропоток – на станции «Первомайская» – 7110. В настоящее время удельный вес метрополитена в перевозках

городским пассажирским транспортом составляет около 37–38%. Сейчас ежедневно метро посещает около 650 тысяч человек. В то же время в 2019 году этот пассажиропоток составлял более 800 тысяч.

– 7 ноября четыре новые станции третьей ветки метро приняли первых пассажиров. В СМИ писали о некоторых технических нюансах, возникших в этот период. В частности, утверждалось, что не работал траволатор. Так ли это и в чем причины?

– На третьей линии подрядной организацией были установлены траволаторы (если говорить правильно – пассажирские конвееры). Их 9, из которых 7 находятся в переходе между станциями «Вокзальная» и «Площадь Ленина», два – между «Юбилейной» и «Фрунзенской». Были выполнены строительные и пусконаладочные работы, а накануне пуска первой очереди Зеленолужской линии состоялась обкатка траволаторов. Они были предъявлены специалистам Госпромнадзора и получили положительное заключение. Пассажирские конвееры являются оборудованием белорусского производства (выпускаются ОАО «Могилевлифтмаш») и впервые применены в Минском метрополитене. Сейчас мы приобретаем опыт по эксплуатации и техническому обслуживанию данного оборудования.

Заводом-изготовителем было проведено обучение специалистов метрополитена (в частности, электромеханической службы). Это связано с тем, что новое оборудование содержит много электронных компонентов, деятельность которых нацелена на обеспечение безопасности пассажиров.

Действительно, в процессе эксплуатации выявляются некоторые неисправности. Пусконаладочные организации вместе с заводом-изготовителем оперативно реагируют и устраняют неисправности в рамках гарантийных обязательств.

– Сначала на Автозаводской, а теперь уже и на Зеленолужской ветках появились новые современные поезда. Планируется ли в обозримом будущем переоснащение либо замена устаревших составов?

– До недавнего времени на первой и второй линиях Минского метрополитена курсировали только российские электропоезда, произведенные мытищинским и санкт-петербургским заводами. Часть из них была еще советского производства, и постепенно их эксплуатационный ресурс подходит к завершению.

Возник вопрос по их поступательной замене на новые, более безопасные, экономичные и комфортные. Поэтому в январе 2017 года по результатам проведенного аукциона руководство государственного предприятия «Минский метрополитен» и ЗАО «Штадлер Минск» подписали договор на поставку 10 поездов метро для белорусской столицы: 6 – четырехвагонных и 4 – пятивагонных.

Часть из них передали белорусской подземке в 2019 году, а вся партия в соответствии с контрактом поставлена в нынешнем. Сначала были тестовые испытания и обкатка составов на действующих линиях. А зимой этого года четыре новых поезда уже начали курсировать по Автозаводской линии. В настоящее время на третьей линии эксплуатируются 6 четырехвагонных составов, а 4 пятивагонных задействованы на второй линии.

В Минском метрополитене разработан план закупки электропоездов до 2025 года как для Зеленолужской линии, так и для Автозаводской (на ней сейчас больше всего составов с истекающим сроком эксплуатации).

В 2022 году метрополитен планирует приобрести 4 пятивагонных состава для второй линии. В 2023-м намечен ввод в строй второй очереди третьей линии со сдачей станций «Слуцкий гостинец», «Аэродромная» и «Неморшанский Сад», что потребует пополнения парка поездов. Поэтому к 2023 году для Зеленолужской линии предполагается закупить еще 7 четырехвагонных поездов. И тогда для ее обслуживания всего будет задействовано 13 составов.

К 2023 году должно быть построено электродепо «Слуцкое» для третьей линии. С целью обновления эксплуатируемого парка в 2024 году метрополитен планирует приобрести 4 пятивагонных поезда и в 2025 году – еще 4 пятивагонных для второй линии.

Всего до 2025 года планируется приобрести 12 пятивагонных составов (взамен поездов с истекающим сроком эксплуатации) и 7 четырехвагонных – для третьей линии.

Поезда будут приобретаться в соответствии с действующим законодательством, решения о поставщиках будут приниматься по результатам электронного аукциона.

– Как дорого обходится содержание столичного метрополитена? Какова себестоимость одной поездки, насколько она окупается?

– Обеспечение деятельности метрополитена в среднем за месяц обходится около 15 миллионов рублей. При этом удельный вес затрат на ремонт и техническое обслуживание подвижного состава, технических устройств и оборудования составляет около 7%, на оплату потребляемой электроэнергии – в пределах 17%. Средняя заработная плата работников метрополитена на 1 ноября составляла более 1440 рублей.

В настоящее время пассажирами оплачивается 48,1% от стоимости проезда, за 2019 год данный показатель составлял 60,5%. Снижение окупаемости, произошедшее в текущем году, обусловлено ухудшением эпидемиологической ситуации. Тариф, обеспечивающий полное возмещение затрат на перевозку одного пассажира, более чем в два раза превышает действующий тариф 70 копеек за одну поездку.

Окончание на стр. 10

Линии жизни столицы

Окончание. Начало на стр. 8–9

– Андрей Сергеевич, сколько людей работает в минском метро? Где готовят специалистов и какие есть необычные профессии в подземке?

– Списочная численность государственного предприятия «Минский метрополитен» по состоянию на 31 октября составляла 5063 человека. На сегодняшний день необычными специальностями являются: машинист электропоезда, оператор дефектоскопной тележки, маркшейдер, дежурный поста централизации метрополитена, дежурный по станции метрополитена, замерщик на топографо-геодезических и маркшейдерских работах, энергодиспетчер и другие.

У метрополитена заключены договорные отношения с 22 учреждениями образования (высшими, средними специальными и профтехучилищами). Среди них Белорусский государственный университет транспорта, БНТУ, БГУИР, Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича и многие другие. В этом году к нам пришли работать 229 молодых специалистов.

Наиболее востребованные профессии: билетный кассир (готовит Минский государственный профессионально-технический колледж железнодорожного транспорта имени Е.П. Юшкевича); дежурный по приему и отправлению поездов (Белорусский государственный университет транспорта, а также Брестский, Гомельский и Оршанский колледжи – филиалы БелГУТа); монтер пути (Брестский и Гомельский государственные профессиональные лицеи железнодорожного транспорта); электромеханик (БНТУ); слесарь-электрик (Минский государственный политехнический колледж – филиал БНТУ); электромонтер (Минский государственный энергетический колледж).

Текучесть кадров в метрополитене сегодня составляет не более 3%. Это очень хороший показатель.

– Интересно, кого больше работает в метро – мужчин или женщин? Есть ли чисто мужские специальности?

– В метрополитене работают 1884 женщины и 3179 мужчин (данные на ноябрь). Чисто мужские специальности: машинист электропоезда, монтер пути, слесарь-ремонтник, слесарь по ремонту подвижного состава и некоторые другие. То есть те работы, где нужно применение значительного количества физических и моральных сил, необходима высокая психоэмоциональная устойчивость.

Однако у метрополитена есть структуры, где прекрасных дам – подавляющее большинство. Например, служба движения – на 1250 человек всего пару десятков мужчин, остальные женщины.

– Недавно в Минске введен обязательный масочный режим. Какие меры в этой связи предпринял метрополитен и какая в целом проводится противоэпидемиологическая работа?

– На основании решения Мингорисполкома в подземке разработан комплекс соответствующих профилактических мер. Всем работникам метрополитена предписано носить маски и соблюдать противоэпидемиологические рекомендации. На всех станциях и в вагонах метро размещены памятки, транслируются звуковые объявления, призывающие пассажиров пользоваться масками и беречь свое здоровье. Эти рекомендации отражены и на информационной бегущей строке в составах.

В соответствии с профилактическими мероприятиями по предупреждению распространения инфекции COVID-19 с весны тщательной обработке дезинфицирующими средствами подвергаются все станции и электропоезда метро. В вестибюлях всех станций размещены бесконтактные сенсорные дозаторы. У билетных касс нанесены специальные полосы для соблюдения пассажирами социальной дистанции.

Работники службы безопасности метрополитена настоятельно рекомендуют пассажирам надевать маски во время пребывания в подземке, и абсолютное большинство соблюдает эту норму. Пользуясь случаем от имени администрации Минского метрополитена хотелось бы еще раз обратиться к нашим уважаемым пассажирам. Просим вас соблюдать противоэпидемиологические меры. Берегите себя и своих близких, ответственно относитесь к тем, кто вас окружает. Минский метрополитен желает всем крепкого здоровья!

– Андрей Сергеевич, большое спасибо за исчерпывающие ответы на вопросы. Желаю всему коллективу Минского метрополитена и впредь уверенно идти по пути динамичного развития, приятно удивлять многочисленных пассажиров метро очередными нововведениями!

Интервью взял
Максим ЛУКША

В темноте…

Любой водитель может вспомнить случаи, когда пешеход внезапно появляется перед автомобилем в самом неожиданном месте – на широком проспекте с барьерными ограждениями, в пятидесяти метрах от пешеходного перехода на тихой улице или бодро шагает на красный свет на регулируемом перекрестке. Втройне неприятно встретить такого пешехода в темное время суток без фликера. Иногда это приводит к трагическим последствиям.

КАК СВОДКИ С ФРОНТА

Вечером 19 ноября на улице Озерной в деревне Семенец Полоцкого района 50-летний водитель автомобиля УАЗ совершил наезд на 18-летнюю девушку, которая шла по обочине во встречном направлении. Световозвращающими элементами она обозначена не была. Фонари не горели. Водитель утверждал, что не видел пешехода…

Вечером 17 ноября в деревне Яновичи Витебского района 32-летний водитель на Opel Astra сбил 55-летнюю женщину, переходившую дорогу вне пешеходного перехода. Тоже без фликера. Пострадавшую госпитализировали.

В районе деревни Глинище Полоцкого района вечером 32-летний водитель на Volkswagen Crafter совершил наезд на 42-летнего мужчину, который внезапно вышел на проезжую часть вне пешеходного перехода. От полученных ранений пешеход скончался на месте происшествия. Кроме того что он не был обозначен световозвращающими элементами, в крови погибшего эксперты обнаружили алкоголь.

Пешеходы почему-то считают, что их на дороге видит каждый водитель, а потому наезда не случится. Иногда водитель замечает человека уже на капоте своего автомобиля. Как говорится, пешеход всегда прав, пока жив. И лучше быть неправым и даже оштрафованным, чем пострадавшим.

В ГОРОДЕ

В целях профилактики и предупреждения ДТП с участием пешеходов на территории Витебской области прошла профилактическая акция «Пешеход!».

В Витебске в рамках рейдовых мероприятий наряды ДПС находились у пешеходных переходов, чтобы контролировать соблюдение гражданами правил перехода проезжей части.

И что мы увидели? При движении по улице Карла Маркса внимание правоохранителей привлекла мама с двумя детьми, которая пересекала проезжую часть в неустановленном месте. Как оказалось, световозвращающих элементов при себе ни у детей, ни у их матери не было. Женщина признала, что нарушила правила дорожного движения, и сделала это, не думая о последствиях.

На улице Максима Горького около дома № 150 была замечена еще одна женщина, которая решила сократить путь домой и пересекала дорогу в неположенном месте. При этом во время движения разговаривала по мобильному телефону. Как оказалось, она уже привлекалась к ответственности за нарушение ПДД по статье 18.23 КоАП Республики Беларусь.

НА ОКРАИНАХ

Но все это городские улицы, где хоть и не так, как хотелось бы, но работает освещение. Сейчас темнеет рано. И возвращаясь в выходные дни из деревни на автомобиле, понимаю: окажись неожиданно кто-то на загородной трассе, предпринять что-то вряд ли сумею. И радуюсь, когда вижу светлячков на обочине – людей, обозначенных фликерами. Уже давно доказано, что присутствие световозвращающих элементов на верхней одежде снижает риск ДТП более чем в пять раз.

Поселок Витьба расположен всего в паре километров от областного центра. Утром и вечером на его центральной улице оживленно: кто-то возвращается после трудового дня домой в пригородный населенный пункт, кто-то, наоборот, спешит в Витебск. Вечерний час пик. Привычный ритм нарушает разве что наряд ДПС на въезде.

Стражи дорожного правопорядка ОГАИ Витебского РОВД проводят профилактическую беседу с пешеходами, которые пытались перебежать проезжую часть пусть и по зебре, но не убедившись в своей безопасности.

– На вашей одежде даже нет намека на световозвращающие элементы. Куртка, брюки в темное время суток делают вас незаметными для водителей. Вы видите автомобиль с включенными фарами, а тот, кто за рулем, вас не видит, – разъясняет инспектор ДПС капитан милиции Владимир Чаплыгин.

За примером, по его словам, далеко ходить не надо. Первого ноября около шести часов вечера буквально на этом месте был совершен наезд на пешехода. Женщина переходила проезжую часть вблизи пешеходного перехода. «Засветилась» она только в свете фар иномарки, под колесами которой в итоге и оказалась. Получив множественные телесные повреждения, была госпитализирована, а спустя некоторое время скончалась в больнице.

– Фликер всегда держу при себе, – демонстрирует световозвращающий элемент на сумке витебчанка Светлана, которая трудится в учреждении здравоохранения, расположенном в поселке. – Только убедившись в безопасности, перехожу проезжую часть, причем исключительно по пешеходному переходу.

– Таких сознательных людей достаточно, но хватает и тех, кто, стараясь сократить путь, может потерять жизнь, перебегая дорогу, где вздумается, – заключает Владимир Чаплыгин, подчеркивая, что многочисленные профилактические акции направлены на упреждение аварий с участием уязвимых участников дорожного движения.

В этот вечер от профилактической беседы не ушел никто. Буквально с каждым провели «ликбез» и даже восполнили пробел в знаниях по теме безопасности в темное время суток.

– Спасибо, детки, что так заботитесь о нас, – раздалось из темноты. Пожилая женщина приехала из Витебска, где гостила у внучат, и спешила домой, но задержалась возле экипажа ДПС.

В рамках рейда выслушали мы и точку зрения водителей. Все они уверяли, что замечают пешехода со световозвращателем со значительно большего расстояния, чем человека-«невидимку». В свете ближних и дальних фар это расстояние увеличивается примерно с 25 до 250–450 метров. То ли наличие в зоне видимости служебного авто ГАИ, то ли присутствие самого сотрудника у края проезжей части, но все без исключения водители проявили себя дисциплинированными участниками дорожного движения. Многие поделились своим мнением по поднятой теме.

– В темное время суток с трудом удается разглядеть «непомеченного» пешехода. Поэтому не лихачу даже за городом, – говорит Владимир. – Но меня радует, что наблюдается положительная динамика: все больше людей, особенно детей, носят фликеры. Это вопрос личной безопасности и ответственности.

Оставляя Витьбу, направляемся в агрогородок Октябрьская. По дороге на вопрос инспектора: «Ну что, видите пешехода?» – тщетно пытаюсь разглядеть в кромешной тьме хоть какое-то подобие человека. И нахожу его, лишь подъезжая ближе – на расстоянии буквально двух шагов. Мужчина шагает по пешеходной дорожке и формально к нему претензий, казалось бы, нет. Но впереди тротуар заканчивается и переходит в проезжую часть, поэтому так или иначе ему придется перемещаться уже по обочине.

– Забыл фликер дома, впредь обещаю быть более внимательным на дороге, – говорит пешеход.

Пока мы беседовали с нарушителем, к разговору подключился еще один мужчина:

– Я считаю, что с учетом сложной обстановки на дорогах, особенно когда на покрытие проезжей части оказывают влияние атмосферные осадки, а видимость ограничивается туманом, только взаимная вежливость поможет избежать беды. Конечно, хорошо если все водители будут уступать пешеходам. Однако я считаю, что автомобилю сложнее остановиться. Когда я перехожу дорогу, то в первую очередь обращаю внимание на машины, которые вскоре могут появиться в этом месте, и оцениваю, что мне лучше делать – идти или пропустить, чтобы не создавать дополнительные сложности и себе, и водителю. А фликер пешеходу жизненно необходим.

В происшествиях с пешим участником движения чаще виноватым оказывается именно водитель. Согласно правилам он управляет источником повышенной опасности и должен снизить скорость до безопасной, обеспечивающей в случае необходимости мгновенную остановку. Вместе с тем пешеход обязан убедиться, что его передвижение через дорогу или вдоль нее будет безопасным, а водители сумеют увидеть его и при необходимости пропустить или снизить скорость.

Геннадий ЗАКРЖЕВСКИЙ, «ТБ»

ДЕТИ

Будущее, за которое мы в ответе

За 10 месяцев этого года на территории Гомельской области зарегистрировано 45 дорожно-транспортных происшествий, в которых 49 несовершеннолетних получили травмы различной степени тяжести и трое – погибли.

По сравнению с прошлым годом, несмотря на снижение количества дорожно-транспортных происшествий с участием несовершеннолетних и раненных в ДТП детей, число погибших увеличилось. Так, с начала года зарегистрировано три дорожно-транспортных происшествия, в которых погибли дети.

Первое ДТП с погибшим несовершеннолетним произошло 18 июля на автодороге Гомель – аэропорт Гомель. На двух 16-летних подростков-велосипедистов совершил наезд нетрезвый 45-летний водитель автомобиля ВАЗ. В результате наезда парня отбросило в правый по ходу движения кювет, а девушку – на проезжую часть дороги, где на нее совершил наезд двигавшийся в попутном направлении автомобиль «Альфа-Ромео» под управлением 19-летнего водителя. Пострадавший парень с телесными повреждениями был госпитализирован, девушка от полученных травм скончалась на месте ДТП.

Второе происшествие, когда в лобовом столкновении двух автомобилей погиб 6-летний ребенок и трое детей были травмированы, произошло 24 августа на 418-м км автодороги М8 Граница РФ – Витебск – Гомель – граница Украины. Еще одно ДТП с погибшим несовершеннолетним случилось 7 октября в Гомеле. 19-летний водитель со стажем вождения менее года, управляя автомобилем ГАЗ-2752, не предоставил преимущества в движении и совершил наезд на 12-летнего пешехода, который переходил проезжую часть дороги по нерегулируемому пешеходному переходу, обозначенному дорожными знаками и разметкой. С травмами мальчик был доставлен в операционное отделение УЗ «ГОКБ», где позже скончался.

В большинстве случаев происшествия с детьми происходят именно по вине водителей. Однако есть случаи, когда ДТП случается по вине несовершеннолетних. В январе – октябре произошло 12 таких ДТП. Основные причины этих происшествий – выезд на велосипеде или выход на проезжую часть дороги из-за стоящих транспортных средств либо переход проезжей части дороги в неустановленном месте. К примеру, 28 октября в г. Гомеле 52-летняя женщина-водитель, управляя автомобилем «Лексус», совершила наезд на 10-летнего пешехода, который перебегал проезжую часть в неустановленном месте перед близко движущимся транспортным средством. С травмами мальчик был госпитализирован.

С целью предупреждения дорожно-транспортных происшествий с участием юных участников движения в период с 20 по 24 ноября на территории области Госавтоинспекцией проведен комплекс профилактических мероприятий под названием «Сохраним будущее!».

В связи с этим напоминаем, что перевозка детей в легковом автомобиле, оборудованном ремнями безопасности, осуществляется с использованием:

• детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, – в возрасте до 5 лет;

• детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, иных средств (бустеров, специальных подушек для сидения, дополнительных сидений), позволяющих безопасно пристегнуть ребенка с помощью ремней безопасности, предусмотренных конструкцией транспортного средства, – в возрасте от 5 до 12 лет.

Допускается перевозить детей в возрасте до 12 лет без использования детских удерживающих устройств, если рост ребенка превышает 150 сантиметров, а также в автомобиле-такси.

Запрещается перевозка детей на переднем сиденье легкового автомобиля с использованием детских удерживающих устройств, соответствующих весу и росту ребенка, спинка которых развернута к лобовому стеклу транспортного средства, если переднее сиденье имеет подушку безопасности, за исключением случая, когда механизм фронтальной подушки безопасности отключен.

ВОДИТЕЛИ! Не забывайте уступать дорогу пешеходам. Это один из немногих способов для них безопасно пересечь проезжую часть. К тому же на пешеходном переходе пешеход имеет преимущество, и вы обязаны ему это преимущество предоставить.

ПЕШЕХОДЫ! Перед переходом проезжей части необходимо убедиться, что водители транспортных средств заметили вас, остановились и переход для вас безопасен. Проявляйте максимум внимания и осторожности при переходе и не забывайте дополнять свою одежду световозвращающими элементами в темное время суток.

РОДИТЕЛИ! Напомните детям правила безопасного поведения на дороге, в том числе на пешеходных переходах. При этом обратите особое внимание, что при пересечении проезжей части нужно обязательно смотреть по сторонам, чтобы убедиться в безопасности. Дети не должны отвлекаться на разговоры по телефону или иные гаджеты. Также контролируйте, чтобы они использовали световозвращающие элементы в темное время суток.

РЕЙДОВОЕ МЕРОПРИЯТИЕ

Профилактический рейд «Стоп-парковка!» провела Госавтоинспекция Гомельщины.

Сознательных стало больше

В ходе мероприятия инспекторы ДПС проверили, как соблюдаются правила парковки в части, касающейся оставления автомобилей на местах, предназначенных для инвалидов. Проверке подверглись супермаркеты, рынки и продуктовые магазины, где имеются места, обозначенные специальными дорожными знаками либо разметкой.

Результаты рейда показали, что сознательных граждан стало больше и только два водителя нарушили требования Правил дорожного движения и оставили свои автомобили на местах, отведенных для стоянки транспортных средств инвалидов.

К слову, ответственность за данное нарушение предусмотрена ч. 2 ст. 18.22 КоАП Республики Беларусь и влечет наложение штрафа в размере двух базовых величин.

За 10 месяцев к административной ответственности за неправомерную стоянку своего автомобиля на месте, отведенном для парковки транспортных средств инвалидов, было привлечено 90 водителей на территории Гомельской области, из них 53 – в областном центре.

КОНКУРС

Безопасность через творчество

Подведены итоги республиканского творческого конкурса для детей и подростков «Соблюдаем законы дорог».

Участие в нем приняли школьники из разных уголков страны, в том числе из Гомельщины. Ребята из многих учреждений образования своими руками мастерили поделки, сочиняли интересные истории с оригинальными сюжетами, создавали рисунки.

После подведения итогов районного и областного этапов конкурса «Соблюдаем законы дорог – 2020!» финишировал республиканский. Среди лидеров – 9 творческих работ детей из Гомельской области.

Всем победителям будут вручены дипломы и призы от Госавтоинспекции.

ПО-ЛЮДСКИ

Трое на дороге

Вечером 21 ноября экипаж ГАИ Ветковского РОВД работал за городом. На обочине дороги сотрудники автоинспекции увидели троих детей, которые, размахивая фликером, пытались остановить проезжавшие машины.

Госавтоинспекторы подъехали к школьникам, старшему из которых было 15 лет, младшим – 8 и 9. Дети рассказали, что живут в деревне Светиловичи, были в гостях у бабушки в райцентре Ветка и опоздали на последний автобус. Мобильных телефонов у них не было и позвонить взрослым они не могли. Поэтому решили добираться в родную деревню, что в 38 км от Ветки, самостоятельно.

Сотрудники Госавтоинспекции довезли ребят до дома, где их уже ждали взволнованные родители.

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

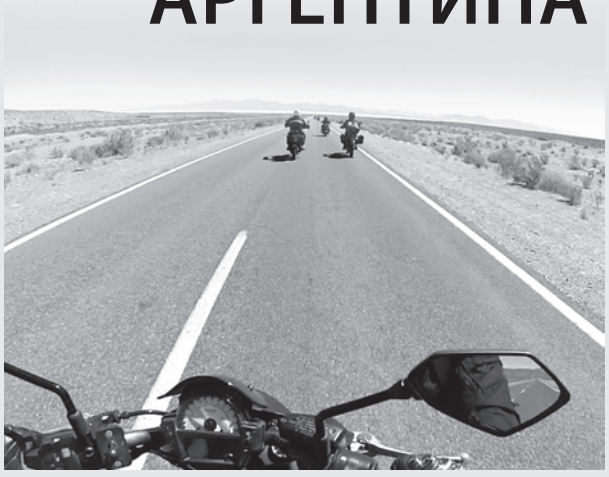
Высокогорные, подземные, подводные

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.

АРГЕНТИНА

Неровная дорога на Куэста-де-Липан – это участок крутой горки на Национальном шоссе № 52, расположенном в департаменте Фаста провинции Жужуй в аргентинских Андах между городом Пурмамарка и пиком Абра-де-Потрерийос.

Виды вокруг красивейшие. Но на тридцатом повороте будет уже не до них. 17-километровый серпантин с крутыми поворотами сначала карабкается на перевал высотой 4,1 километра, а затем резко спускается на два километра вниз в долину. Уши при спуске, конечно, закладывает. Перед поездкой по этому крутейшему склону слабонервным лучше запастись термосом с ромашковым чаем.



БРАЗИЛИЯ

Федеральная автомагистраль протяженностью 870 километров, известная как BR-319, построена с целью освоения Амазонии. Из-за отсутствия достаточных знаний о регионе она была проложена через нетронутую часть тропических лесов Амазонки по болотистой местности, что сказалось на ее качестве. В сезон дождей дорогу смывает целыми участками вместе с мостами. Тем не менее в сухой сезон ее можно пройти. Самые стойкие любители приключений преодолевают 870-километровый участок примерно за неделю.

Дорога была официально открыта в 1976 году и связывает Манаус, Амазонас с Порто-Велью, Рондония. Предназначалась для обеспечения безопасного доступа между речным регионом. Технические характеристики ее были слабыми, и она быстро ухудшалась из-за суровых тропических условий и отсутствия технического обслуживания. К 1988 году дорога пришла в негодность и стала непроходимой.

В 1996-м президент Фернандо Энрике Кардозу объявил о программе восстановления шоссе, но она не сдвинулась с мертвой точки. В 2008-м начались работы по ремонту шоссе, которое станет альтернативой путешествию на лодке по реке Мадейре или перелету между Манаусом и Порту-Велью. Вдоль маршрута были созданы охраняемые территории, чтобы предотвратить вырубку лесов при возобновлении работы BR-319. Это вызывает серьезную озабоченность, учитывая разрушения, причиненные в других местах трассы.

По мнению экологов Национального института исследований Амазонки, непроходимость пролегающей через сердце Амазонии дороги только защищает леса.

ЧИЛИ

Карретера Аустраль – знаменитая дорога № 7 и единственная магистраль, соединяющая север и юг страны.

Это бесконечные спуски и подъемы, крутые серпантины и невероятные виды. Дорога, которая идет ниоткуда и заканчивается ничем. На протяжении 600 километров эта гравийка петляет между вулканами, тропическими лесами, фьордами и ледниками. Поэтому попасть на нее можно либо самолетом, либо заехать с территории Аргентины или же приплыть на пароме. С одной стороны дорога зажата Андами, с другой – фьордами, к которым на протяжении всего пути есть только три подъезда.

Пронизывая узкую полоску суши, зажатую между горными хребтами с ледниками и Тихим океаном, Карретера Аустраль дает возможность любоваться дикими красотами хвойных лесов, горных вершин, синих озер и океанических заливов. Это идеальный маршрут для погружения в дикую природу Южной Америки.

Большая часть Карретеры до сих пор не заасфальтирована. Грунтовое покрытие, если смотреть на север, сопровождающее автомобили клубами пыли, – на участке от Вилья-О'Хиггинс до виллы Вилья Серро Кастильо. Затем небольшими отрезками. На пути – четыре паромные переправы. Три из них можно пройти за один день.

БОЛИВИЯ

Солончаки Уюни – это не совсем дорога, скорее, ее отсутствие. Тем не менее ежедневно по этому направлению проезжает множество машин. Трасса находится на высоте 3650 метров над уровнем моря и вечно покрыта слоем мокрой и соленой грязи, что делает поездку по ней крайне непростой для рядовых водителей. Солончаки представляют собой довольно широкое и живописное пространство, на котором очень сложно сориентироваться, где ты находишься, а мобильные телефоны здесь практически бесполезны.

Ночью в солончаках очень сильно холодает. Температура после заката опускается до минус 30 градусов по Цельсию. Место настолько интересное и необычное, что на экскурсию сюда выезжают целые автобусные туры. Главное – не ездить здесь в одиночку, потому что в случае беды помощи ждать абсолютно неоткуда.

БЛАГОДАРИМ ЗА СЛУЖБУ

Истории со счастливым концом

Сотрудники ГАИ не только обеспечивают безопасность на дорогах и проводят профилактическую работу, но и оказывают помощь тем, кто в ней нуждается.

Так, в Осиповичском районе сотрудники ГАИ и МЧС спасли травмированного лебедя, который оказался на проезжей части. Воскресным утром 22 ноября в ГАИ Осиповичского РОВД поступило сообщение от оператора местной АЗС-18 «Белоруснефть» о том, что на автодороге Минск – Гомель прямо на полосе движения находится лебедь.

На место незамедлительно выехали сотрудники Осиповичской ГАИ и МЧС. Оставлять птицу на дороге было крайне опасно, поэтому спасатели помогли отловить ее, а сотрудники Госавтоинспекции отвезли лебедя в приют для диких птиц «Охрана природы» в Осиповичском районе.

Птица была осмотрена специалистами, предположительно, у нее электротравма. Лебедю оказана ветеринарная помощь, он останется в птичьем приюте до полного выздоровления.

А в Могилеве экипаж ГАИ сопроводил автомобиль с подростком в больницу. Инспекторы батальона дорожно-патрульной службы ГАИ УВД осуществляли надзор за безопасностью дорожного движения на улице Якубовского, когда к ним за помощью обратился взволнованный мужчина.

Он попросил помочь побыстрее доставить в больницу потерявшего сознание подростка, с которым, предположительно, случился приступ эпилепсии. Выйдя из служебного автомобиля, один из инспекторов немедленно направился к собравшимся возле молодого человека людям. Сотрудник помог донести его до подъехавшего автомобиля.

Затем, включив проблесковые маячки синего и красного цвета и звуковую сигнализацию, экипаж ГАИ сопроводил авто с подростком в больницу, где ему была оказана помощь специалистов.

Как оказалось, мужчина, обратившийся за помощью к инспекторам, оставил пост об этой истории со словами благодарности в адрес инспекторов ГАИ в одном из пабликов в социальной сети.

По материалам отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Могилевского облисполкома подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

КОНКУРС

Юные поэты в теме

Подведены итоги детского поэтического конкурса «Правила дорожного движения – правила жизни!», организованного Госавтоинспекцией Витебщины.

– Конкурс стартовал 30 октября, и за две недели его участники приятно удивили нас своим творчеством на тему дорожной безопасности, прислав в адрес жюри более 50 рифмованных сочинений, – говорит начальник отделения агитации и пропаганды ГАИ УВД Витебской области Александр Казючиц. – В своих работах юные авторы постарались рассказать о необходимости соблюдения Правил дорожного движения. Самыми активными оказались ученики 41-й средней школы Витебска, а также ребята из Шумилино. Среди множества произведений особо была отмечена работа ученицы 46-й школы областного центра Елены Гамзюк, считающей, что «ПДД не чтиво – это книга жизни!». Ей вторит Ярослав Испенков из витебской СШ № 41, убежденный, что пешеходная дорожка нарисована неспроста. Думается, не зря проводятся и такие конкурсы, заостряющие внимание на общественно важной теме.

Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

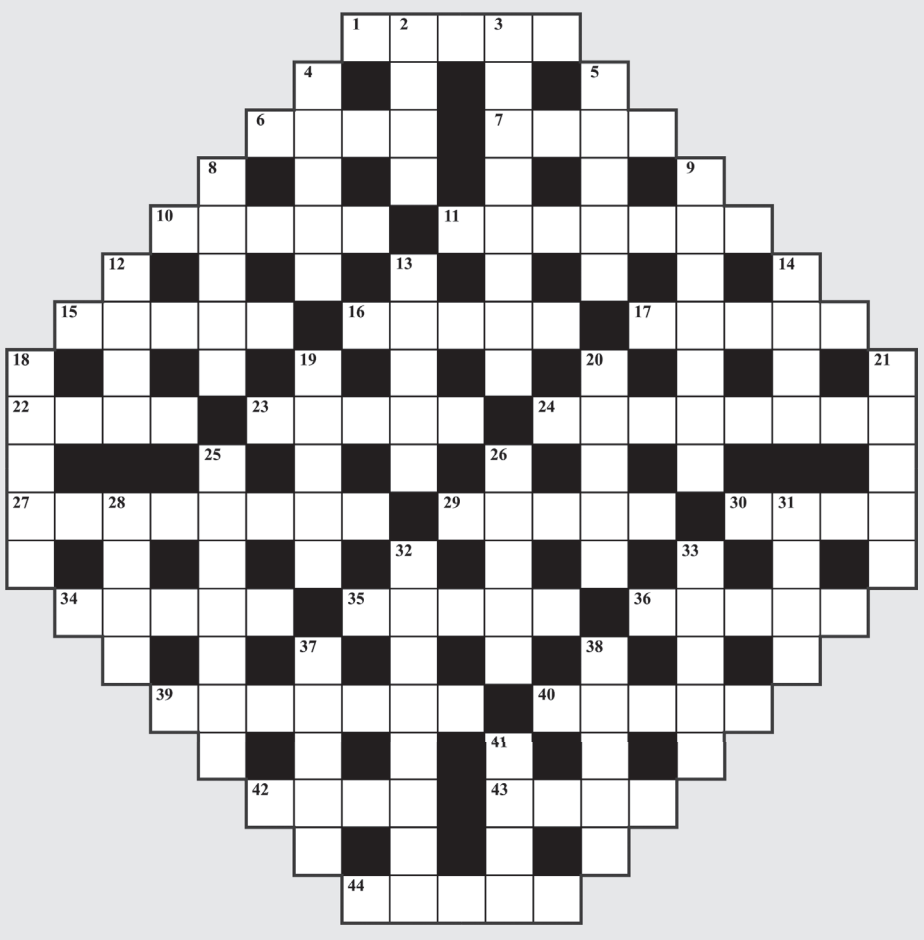
НА ДОСУГЕ

Кроссворд

Составил Юрий Фалинский, г. Минск

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Часть автомобиля для грузов. 6. Изменчивая особенность хамелеона. 7. Малочисленный народ Скандинавии. 10. Русский подводный музыкант. 11. Сподвижник апостола Павла. 15. Нежелание мотора работать. 16. Их пишет каждый, кто считает себя поэтом. 17. «Заживо похороненные трамваи» (шутка). 22. Хозяин, предприниматель, делец. 23. Глубокая длинная впадина на поверхности земли. 24. Старинная английская серебряная монета, пенни. 27. Ягода, которую превращают в изюм. 29. Фруктовый прохладительный напиток. 30. Вечерняя загрузка желудка. 34. Руководитель факультета в вузе. 35. Высший слой аристократического общества. 36. Потери при хранении продуктов на складе. 39. Малогабаритный родственник рояля. 40. Узница камеры хранения на вокзале. 42. «Мумифицированный» виноград. 43. Ударный музыкальный инструмент в виде металлического диска. 44. Чистиковая птица, гнездящаяся на «птичьих базарах».

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Глаза – очи, шея – выя, губы – ... . 3. Целебные желтые ягоды. 4. Стихотворение Лермонтова. 5. Английский писатель, литературный отец Гулливера. 8. Место стоянки и ремонта автомобилей. 9. Одномачтовое рыболовное судно на Каспийском море в XVIII–XIX веках. 12. Отвесная скала. 13. Главное оружие налоговой инспекции. 14. Один из самых известных во Франции аэропортов. 18. Изделие из кожи, носимое на ногах. 19. Спешная работа на судне всей команды. 20. Сильная буря на море. 21. Стихия, с которой борются пожарные. 25. Простейшее аммиачно-селитренное взрывчатое вещество. 26. Вечнозеленое дерево семейства сосновых. 28. Вербовка нового сотрудника. 31. Орган защиты и нападения у пчел, ос. 32. Письмо, часто обидное, без подписи его автора. 33. Доносчик в коротких штанишках. 37. «Производное» грязи, если вспомнить поговорку. 38. Материал для работы гончара. 41. Студень из красных водорослей.



ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: 1. Кузов. 6. Цвет. 7. Ливы. 10. Садко. 11. Епафрас. 15. Отказ. 16. Стихи. 17. Метро. 22. Босс. 23. Овраг. 24. Стерлинг. 27. Виноград. 29. Ситро. 30. Ужин. 34. Декан. 35. Знать. 36. Убыль. 39. Пианино. 40. Кладь. 42. Изюм. 43. Гонг. 44. Кайра.

ПО ВЕРТИКАЛИ: 2. Уста. 3. Облепиха. 4. Звуки. 5. Свифт. 8. Гараж. 9. Батеяра. 12. Утес. 13. Штраф. 14. Орли. 18. Обувь. 19. Аврал. 20. Шторм. 21. Огонь. 25. Игданит. 26. Пихта. 28. Наем. 31. Жало. 32. Анонимка. 33. Ябеда. 37. Князь. 38. Глина. 41. Агар.

НАРОД СКАЗАЛ!

Полный комплект – надежнее

«А вы знаете, чем должен быть укомплектован ваш автомобиль?» – к счастью, никого из водителей этот вопрос инспекторов УГАИ УВД Витебского облисполкома и ОГАИ Витебского РОВД не поставил в тупик.

– Да, конечно, у нас все есть! – бодро отвечали автовладельцы. – Знак аварийной остановки, аптечка, огнетушитель…

Опытные водители знают, что эти принадлежности нужны не только для того, чтобы пройти технический осмотр – без них не обойтись в аварийной ситуации.

– Между тем находились и те, кто, смущенно отводя глаза, говорил, что забыл огнетушитель дома, – рассказывает инспектор отделения агитации и пропаганды УГАИ УВД Витебского облисполкома Мария Комлева. – Тут нам на помощь в профилактике несчастных случаев приходили коллеги из Белорусского добровольного пожарного общества. Рассказывая о том, что возгорание автомобиля – нередкое явление, представители БДПО акцентировали внимание на важности наличия под рукой огнетушителя. Ну а для позитивного настроения каждому участнику акции организаторы вручили памятные подарки.

Мероприятие проходило на дорогах Витебского района.

ОБОЗНАЧЬ СЕБЯ

Профилактика действует!

Кто нарушает Правила дорожного движения, как с этим бороться и как ведут себя пешеходы, особенно в темное время суток, можно проанализировать на примере одного района Витебской области, где как в капле воды отражается характерная для региона картина.

Не секрет, что обвинения в случае ДТП, как правило, чаще летят в адрес автомобилистов, ведь они лучше подготовлены, более мобильны, ответственны и обладают мощной техникой в сравнении с пешеходами. Но вот что говорит статистика. С начала года к середине ноября на территории Витебщины с участием пешеходов и велосипедистов произошло 141 ДТП, в которых 28 человек погибли и 117 получили ранения различной степени тяжести. И очень сомнительно, что пешие участники движения во всех ситуациях были абсолютно правы. Официальная статистика говорит о том, что пешеходы становятся виновниками ДТП более чем в половине случаев.

В Докшицком районе мужчины в состоянии алкогольного опьянения часто нарушают ПДД. Здесь как-то был случай, когда люди позвонили в дежурную часть и рассказали, что на проезжей части дороги в Волколатах лежит нетрезвый человек. Гаишники немедленно выехали на место. Хорошо, что выпивоха не пострадал, а все могло бы закончиться трагически. За это правонарушение он, разумеется, был оштрафован.

– В последнее время становится больше пешеходов, носящих фликеры, а значит, профилактические меры работают. Кстати, мы рекомендуем носить светоотражающие элементы в виде ленты. Они хорошо видны как спереди, так и сзади. А вот брелок, который цепляют на сумки, можно и не заметить. Практика показывает, что большинство пешеходов, если их оштрафовали, потом покупают фликеры. Однако находятся и такие, кто нарушает постоянно и платит штраф по несколько раз. Наверное, им надо подумать серьезнее о своей жизни и жизни других, – подытожил инспектор ОГАИ Докшицкого РОВД Владимир Корнилович.

ПРИЗВАНИЕ – ПОМОГАТЬ

Застрявшие над рекою

Еще с утра во вторник на прошлой неделе в Витебске зарядил снег, а в среду лил дождь, превращая заснеженные дороги и тротуары в катки.

В городе на Двине даже на шипованной резине ездить стало крайне небезопасно. Количество аварий с материальным ущербом резко возросло. Неудивительно, что патрульные автомобили ГАИ курсировали по уличной сети особенно активно: сидящие в них офицеры следили за дорожной обстановкой, стараясь вовремя вмешаться и по возможности предупредить патовую ситуацию.

– Во время такого рейда инспекторы заметили на мосту машину с включенной аварийной сигнализацией. Поинтересовались у водителя, что случилась, не нужна ли помощь. «Вот заглохла и не заводится, – посетовала хозяйка авто. – А у меня двое маленьких детей в салоне. Не знаю, что и делать…» Поняв, что у иномарки разрядился аккумулятор, сотрудники «прикурили» его от своего автомобиля, и застрявшая на виадуке над рекою семья благополучно помчалась дальше, – рассказывает начальник отделения агитации и пропаганды ГАИ УВД Витебского облисполкома Александр Казючиц. – Мы систематически предупреждаем водителей, в том числе и в соцсетях, о грядущих метеоизменениях, просим «переобуть» автомобили в зимнюю резину, убедиться в их исправности. Но иногда у людей нет возможности отказаться от поездки, а машина подводит в самый неподходящий момент. В таких случаях нередко спасают офицеры милиции, призванные следить за порядком на дороге. И люди за это им благодарны.

ИЗ ЗАЛА СУДА

Пьяный дебош на автостоянке, или Незваная гостья

Заметить на своей машине следы повреждений – неприятный сюрприз для любого автовладельца.

Тем более когда происходит это не по неосторожности, а из хулиганских побуждений. Именно так поступила пьяная жительница города Чашники, умышленно повредив несколько чужих автомобилей. Прокуратура района поддержала государственное обвинение по уголовному делу в отношении хулиганки.

– Женщина возвращалась вечером домой от приятельницы и была в состоянии алкогольного опьянения. При пересечении автомобильной стоянки заметила машину, в которой сидели владелец с приятелем. Мало контролируя свои действия, прохожая открыла заднюю дверь и втиснулась в салон. Ее попросили выйти из машины, на что незваная гостья стала выражаться нецензурной бранью, – рассказывает старший помощник прокурора Чашникского района Елена Бородулина. – Она вышла, но затаила обиду и решила отомстить.

Дождалась, когда владелец транспортного средства закрыл его и направился по своим делам, и набросилась на машину. Мужчина услышал, как сработала сигнализация, вернулся на стоянку и был ошарашен: женщина наносила удары ногами и руками по его и другим припаркованным поблизости автомобилям. Он подбежал к ней, схватил ее за куртку и оттащил в сторону, удерживая там до приезда сотрудников милиции.

Как выяснилось позже, в результате действий обвиняемой были повреждены четыре транспортных средства. У автомобилей «Мерседес-Бенц С250» – лакокрасочное покрытие, «Тойота-Карина Е» – левый задний фонарь, «Опель-Кадет» – рамка крепления регистрационного знака, автомобильная антенна, а также образовалась вмятина на крыле, «Опель-Астра» – решетка радиатора и трещина на переднем бампере.

– В ходе судебного разбирательства, при исследовании всех доказательств по делу и с учетом мнения государственного обвинителя женщина была признана виновной в хулиганстве, ей назначено наказание в виде штрафа в размере 100 базовых величин, что в денежном выражении составляет 2700 рублей. Приговор вступил в законную силу, – подвела итог неприглядной истории Елена Бородулина.

Материалы полосы подготовила Светлана ЗАЛЕССКАЯ, «ТБ»

СКОРОСТЬ. ДРАЙВ. АДРЕНАЛИН

Именно это привлекает спортсменов самых разных возрастов в картинге, который называют малой ступенью к большому автомобильному спорту. В Могилевской области трамплином для начинающих спортсменов является секция по картингу Могилевской ООС ДОСААФ.

Команда приднепровского края не раз становилась призером на различных соревнованиях и первенствах по картингу. Об этом свидетельствует огромное количество кубков, которые украшают учебную мастерскую. Хорошие результаты воспитанники секции ДОСААФ показывают и в личных зачетах.

– В начале октября проходили соревнования – один из этапов первенства Беларуси по картингу, где наши спортсмены заняли первое и третье командные места в разных категориях, – рассказывает инструктор-методист секции по картингу Могилевской ООС ДОСААФ Денис БОЙЧЕНКО.

В числе бывших и нынешних воспитанников секции – шесть мастеров спорта, есть и кандидаты, которые в скором времени тоже могут стать мастерами.

Кто же предпочитает спорт для храбрых? А как еще по-другому назвать картинг, если для него нужна смелость, чтобы в буквальном смысле летать в небольших гоночных машинах на безумной скорости по асфальтированной трассе? Так вот самому младшему воспитаннику секции – 7 лет, хотя чаще всего сюда приходят заниматься подростки. Но возраст здесь вовсе не помеха, если речь идет о любителях. Так, недавно отец одного из спортсменов тоже решил попробовать свои силы в этом виде спорта и даже приобрел себе карт.

На мой вопрос, насколько быстро мчатся по трассе картингисты, Денис Бойченко показывает на спидометр одного из автомобилей и говорит:

– На этом карте на прошедших соревнованиях ездил десятилетний мальчик – прибор зафиксировал максимальную скорость – 103 километра в час. И это еще не предел.

Сегодня секция по картингу Могилевской ООС ДОСААФ представляет собой одну группу, в которой занимаются 12 человек от одного года до 14 лет. Все они – настоящие спортсмены, уделяющие этому виду спорта очень много времени. А по-другому и быть не может: специальной трассы для картинга в Могилеве нет, поэтому на тренировки приходится ездить в Минск практически каждые выходные. В столицу спортсмены приезжают и на соревнования – помериться силами с картингистами из разных уголков Беларуси.

Кроме тренировок, много времени отнимает и обслуживание картов. Большие скорости – это еще и большая нагрузка на автомобиль, поэтому многие детали быстро выходят из строя. Да и комплекта шин хватает буквально на одну неделю интенсивной спортивной езды.

К слову, в секции обслуживать своих «железных коней» учат с юного возраста. Так, маленькие спортсмены должны мыть-чистить свои машины, а те, кто постарше, начинают учиться выполнять самые простые манипуляции под присмотром тренера: открутить-закрутить колесо, поменять деталь и так далее. Уже в 16 лет спортсмены могут практически полностью обслуживать свое авто, хотя, если говорить о новых картах, то там иногда без технического образования не обойтись.

Секция картинга в Могилевской ООС ДОСААФ возобновила свою работу более 10 лет назад. После развала Советского Союза подобные секции остались не у дел – ведь на это необходимо финансирование. Вот и сегодня картинг считается достаточно дорогим видом спорта – покупка специального автомобиля и его обслуживание влетают в копеечку. Большую часть расходов берут на себя родители спортсменов. Однако и ДОСААФ не остается в стороне, ведь здесь большое внимание в том числе уделяют развитию технических видов спорта. Оборонное общество помогает со взносами на соревнования. Несколько лет назад было приобретено 6 спортивных машин – это, конечно, большое подспорье для секции. Есть в учебном классе и небольшая мастерская с минимальным набором необходимого оборудования для обслуживания спортивных машин.

Картингом руководитель секции Денис Бойченко занимается с детства – во времена Советского Союза подобных кружков в Могилеве было, наверное, с десяток. В секцию во Дворец пионеров пришел по примеру старшего брата. Этот вид спорта увлек Дениса, появились у него и спортивные амбиции. Однако реализовать их не получилось по разным причинам. Уже после университета случай привел его на станцию техников, где есть секция картинга. Так началась педагогическая карьера:

– Оказалось, что помогать детям реализовать себя и приводить их к победе – это гораздо интереснее, чем побеждать самому. А достижения моих воспитанников радуют даже больше, чем свои собственные.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

ИЗ ИСТОРИИ

Считается, что первые карты появились у американских военных пилотов во время Второй мировой войны. Однажды летчики приспособили к тележке для перевозки багажа мотоциклетный мотор и между полетами стали гонять на ней по летному полю. Потом начали устраивать соревнования. В 1956 году механик фирмы «Куртис крафт компани» Арт Ингельс построил первый карт, похожий на современные. На простую раму он установил двигатель от газонокосилки, сделал ручной тормоз и элементарное рулевое управление. А уже в 1957-м в Америке организовали картинг-клуб и приняли правила проведения соревнований. В Европе карты появились в 1958-м. В 1960 году только в Англии работало уже более 120 фирм по их производству. За 15 лет картинг завоевал весь мир. В 1964-м прошел первый официальный чемпионат мира.

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

РЕДАКЦИОННАЯ КОЛЛЕГИЯ
Н.Н. МАТЮК (председатель Республиканского комитета Белорусского профсоюза работников транспорта и коммуникаций) •
М.А. АКУЛИЧ (начальник УГАИ УВД Миноблисполкома) • **Е.Е. ВИНОГРАДОВА • 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 • **исполнительный редактор** – 392-82-80
бухгалтерия – 323-20-56 • **E-mail:** tv@telecom.by • **Сайт:** tbgazeta.by

Номер подписан **27.11.2020** в 19.00.
Объем 4 п.л. Тираж месяца 5880. Заказ 3402. 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.