ПО МЯГКОЙ ДОРОГЕ

СТР. 3

КТО, ЕСЛИ НЕ Я?..

СТР. 6–7

ВСЕ О МАРКИРОВКЕ

СТР. 15

tbgazeta.by

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

Папа 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

15 мая 2021 г., суббота, № 18 (1107)

В счастливое лето – с нашей газетой!

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ

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

ПОДПИСКА–2021

II ПОЛУГОДИЕ

ОФОРМИТЬ ПОДПИСКУ МОЖНО В ЛЮБОМ ПОЧТОВОМ ОТДЕЛЕНИИ БЕЛАРУСИ.

ТРАНСПОРТНЫЙ ВЕСТНИК

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

7 **Анализ аварийности свидетельствует, что чаще всего в ДТП с двухколесными транспортными средствами травмируются и погибают люди в возрасте от 16 до 25 лет, которые управляют мотоциклом без водительского удостоверения и нередко в состоянии алкогольного опьянения.**

11 **Легкой добычей для нечистых на руку попутчиков в поезде являются те, кто путешествует под градусом. Кто в пути ищет и находит собутыльников. Пока такой пассажир спит крепким сном, воры успевают проверить содержимое его карманов, сумок и пакетов.**

16 **На 2021 год перед ДОСААФ Могилевской области стоят непростые задачи. Во-первых, обеспечить подготовку и переподготовку по рабочим профессиям и военно-учетным специальностям порядка 6,6 тысячи человек. Во-вторых, увеличить процент сдачи квалификационных экзаменов с первого раза до 70%.**

МОГИЛЕВ: НЕ ТОЛЬКО ФАКТЫ

Быстрее, еще быстрее!

Могилевская таможня выпустила почти 67% партий товаров, ввозимых на таможенную территорию ЕАЭС, менее чем за один час. Доля же партий товаров, вывозимых за пределы таможенной территории ЕАЭС, время выпуска которых не превышает 5 минут, составила 92%.

Данные показатели значительно превышают критерии, установленные Стратегией развития таможенных органов на 2021–2025 годы.

Могилевской таможней успешно реализуются задачи по созданию благоприятных условий для ведения бизнеса добросовестными участниками внешнеэкономической деятельности, повышения транзитной привлекательности и инвестиционного климата государства.

ИТОГИ РАДУЮТ

В первом квартале могилевскими таможенниками произведен выпуск товаров почти по 44 тыс. деклараций на товары, что на 12,3% выше по сравнению с аналогичным периодом прошлого года.

В республиканский бюджет за три месяца поступило 195 млн рублей. Эта цифра превышает показатель первого квартала 2020-го в 4 раза.

– Качественное и быстрое оформление товаров – ключевой фактор при оценке развития таможенной системы. Оптимизация методов совершения таможенных операций приносит значительные экономические выгоды и обеспечивает рост торгового оборота, – прокомментировал начальник таможни Сергей Иванов.

ВИЗИТ

Вклад оценен

Заместитель Государственного секретаря Совета Безопасности Владимир Арчаков побывал в Могилевской таможне, где встретился с коллективом сотрудников, посетил ведомственный пункт таможенного оформления «Могилев-Белтаможсервис», ознакомился с организацией таможенного контроля и результатами участия в экспериментах.

От деятельности таможни в республиканский бюджет в январе – марте поступило 195 млн рублей, что в четыре раза больше показателя за первый квартал 2020 года. Отмечена и правоохранительная составляющая. По итогам работы Могилевская таможня среди таможенных органов страны заняла третье место в номинации «Правоохранительная деятельность».

Таможня является активным участником проводимых в таможенных органах экспериментов по удаленному выпуску товаров. С марта 2021 года это единственная в республике таможня, все пункты таможенного оформления которой представлены в центре электронного декларирования.

В ходе встречи заместитель госсекретаря Совета Безопасности поставил задачи на перспективу, а также определил приоритетные направления дальнейшей работы белорусской таможни – обеспечение экономической безопасности и пресечение трансграничной преступности.

Владимир Арчаков поблагодарил таможенников за службу и от имени Государственного секретариата Совета Безопасности поздравил сотрудников с Днем образования Могилевской таможни, которая недавно отметила свое 28-летие, и вручил должностным лицам государственные награды.

По материалам предприятия подготовила Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

ГРОДНО: БОРЬБА С КОРРУПЦИЕЙ

Ворота открыты, они – в обход

На обмане далеко не уедешь – так утверждает народная пословица. Однако некоторые граждане предпочитают не следовать этой мудрости – хитрость и обходной путь, с их точки зрения, должны им помочь в успешном пересечении границы. Для иностранцев такие действия оборачиваются, помимо прочих проблем, еще и депортацией.

Попытка дачи взятки пресечена сотрудниками Гродненской региональной таможни в пункте пропуска «Каменный Лог». Преступление совершил следовавший на территорию ЕАЭС водитель большегруза. Гражданин Киргизской Республики передал паспорт, в котором находилось 50 евро, проводившему контроль таможеннику. Позже водитель подтвердил, что передавал деньги во избежание проверки транспортного средства и перемещаемого в нем товара. В соответствии с ч. 1 ст. 14, ч. 1 ст. 431 Уголовного кодекса Республики Беларусь 32-летний мужчина привлечен судом к уголовной ответственности в виде ареста сроком на три месяца с депортацией.

13 апреля пытались незаконно пересечь белорусско-литовскую границу 37-летний сириец и 40-летняя гражданка Египта с двумя малолетними детьми. Даже после задержания гражданин Сирии не оставил надежды попасть в Европу и попытался подкупить пограничника. В этот же день в нескольких метрах от пункта пропуска «Брузги» пограничники заметили старавшегося залезть в водоотводную трубу человека. Документов при себе он не имел и объяснил, что хотел в трубе спрятаться и отдохнуть, а затем направиться к границе. Представился он гражданином Мьянмы, однако в ходе проведенного разбирательства гродненские пограничники установили, что в действительности задержанный является 47-летним гражданином Пакистана. Он пояснил, что скрывается от преследования в родной стране и два года пытался получить визу в одно из государств Евросоюза, что не увенчалось успехом.

14 апреля пограничники поста «Мотыли» задержали 35-летнего уроженца Витебска, который решил незаконно пробраться в Литву из-за уголовного преследования в Беларуси. Как сообщает Госпогранкомитет Республики Беларусь, все задержанные привлечены к административной ответственности за нарушение законодательства о государственной границе. Помимо того, за дачу взятки в отношении гражданина Сирии возбуждено уголовное дело.

18 марта в пограничной зоне вблизи деревни Бакуны Гродненского района пограничный наряд для проверки документов остановил молодого человека. Парень без колебаний предъявил паспорт, однако его спокойное поведение не усыпило бдительность пограничников. Оказалось, что документ принадлежит совершенно другому человеку. Как выяснилось, 20-летний житель Беларуси направлялся в Польшу и планировал пересечь границу незаконно. Молодой человек отправился в «путешествие» без каких-либо документов, а паспорт, который предъявил пограничникам, он нашел в придорожном кафе в оставленной кем-то борсетке. «Уловом» ранее судимого за кражу оказалась и дорогостоящая беспроводная гарнитура. Как рассказали в Гродненской пограничной группе, в отношении нарушителя начат административный процесс за попытку незаконного пересечения границы и нарушение пограничного режима. Кроме того, за кражу ему грозит и уголовная ответственность.

30 марта местные жители заметили направлявшихся в сторону государственной границы неизвестных и сообщили об этом на погранзаставу «Брузги». В скором времени пограничный наряд задержал 31-летнюю жительницу Эритреи и 21-летнюю гражданку Эфиопии. Выяснилось, что они планировали незаконно пересечь границу. При этом уроженка Эфиопии знала правила пересечения границы и пребывания иностранцев в приграничье – несколькими днями ранее она приезжала в этот район, где пограничники провели с девушкой беседу о недопустимости нарушения законодательства о государственной границе. Однако стремление иностранки оказаться в Евросоюзе оказалось очень сильным – она даже отыскала попутчицу, с которой и попыталась пересечь границу. Задержанные были доставлены в изолятор временного содержания Гродненской пограничной группы. Начат административный процесс за попытку незаконного пересечения границы и нарушение пограничного режима. Нарушителей ожидает депортация с запретом въезда в Беларусь до 5 лет и внушительный штраф.

Светлана СМОЛЕЙ, «ТБ»

ФИЛИАЛ ПО ГОМЕЛЬСКОЙ ОБЛАСТИ

Нельзя. А едут все равно

Большая вода, как правило, приносит с собой большие проблемы. И не только для жителей тех населенных пунктов, которые оказываются буквально отрезанными от всего остального мира. В весенний период из-за переувлажнения грунтов земляного полотна происходит снижение несущей способности конструкций дорожных одежд и возникает необходимость введения сезонных ограничений нагрузок на оси транспортных средств при проезде по автомобильным дорогам общего пользования.

Потому на время весеннего паводка, дабы максимально обезопасить людей, вводятся разного рода ограничения. Так, в отношении республиканских автомобильных дорог общего пользования постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 1 марта 2021 года № 4 были введены ограничения нагрузок на оси с 25 марта по 20 апреля.

Обычно весеннее половодье в Беларуси в первой декаде марта начинается на реках юга страны, а в конце месяца – на реках севера. В этом году температура воздуха в феврале способствовала таянию снега и льда на них в более ранние сроки. К началу весны в республике снежный покров практически полностью сошел. Снег сохранялся в верховьях Западной Двины, Днепра и Сожа лишь на территории России. В период снеготаяния почва на большей части страны была талая, в результате чего обладала хорошей впитывающей способностью. В связи с этим, несмотря на большие запасы влаги в снеге, не наблюдалось существенного поверхностного стока талых вод – этот факт смягчил паводковую ситуацию в республике.

На большинстве рек отмечался рост уровней воды. На отдельных участках рек бассейнов Немана, Березины, Сожа, Припяти они достигли опасно высоких отметок, при которых отмечается затопление прибрежных территорий. Так, на притоке Сожа реке Проня у деревни Летяга вода поднялась выше на 2 см опасно высокой отметки. На притоке Припяти реке Случь у деревни Ленин уровень воды также был близок к опасно высокой отметке. Тем не менее максимальные уровни воды этой весной были близки к средним многолетним значениям. В дальнейшем погодные условия смягчили паводковую ситуацию благодаря положительным температурам воздуха днем и отрицательным – ночью. Так что гидрологическая ситуация была довольно спокойной.

Кстати, последнее масштабное половодье на территории страны зафиксировано в 2013 году – после урагана «Хавьер». Однако в любом случае органы и подразделения МЧС были готовы оперативно реагировать на складывающуюся обстановку. Готовы были люди, водооткачивающая техника, необходимые резервы для ликвидации последствий паводка. Кроме того, к возможному половодью подготовили сводные отряды, имеющие разного рода плавательные средства, с помощью которых можно эвакуировать людей и скот. В 2020 году для всех спасательных отрядов приобрели квадрокоптеры, помогающие обеспечить мониторинг подтопленных районов.

Итак, все необходимые меры были предприняты. Большая вода тоже не стала демонстрировать свой буйный нрав. Но…

Частенько встречаются среди наших сограждан такие, для кого любые документы – всего лишь листок бумаги с малозначащим текстом. Поэтому в этот период филиалом Транспортной инспекции по Гомельской области был усилен контроль в отношении тяжеловесных и (или) крупногабаритных транспортных средств. Так, за указанный период в рамках проведения мероприятий был установлен 51 факт участия тяжеловесных автомобилей с нарушением установленных временных ограничений.

Впрочем, сотрудники Транспортной инспекции уже прекрасно знают всех своих потенциальных «клиентов». Без всякого сомнения, первенство тут принадлежит лесовозам. Даже при наличии специального разрешения на них все равно частенько фиксируется перегруз.

Вот и в этот раз большая часть нарушений была допущена именно владельцами многоразовых специальных разрешений, осуществляющих перевозку древесины.

Дело тут еще и в том, что в настоящее время существует льготная категория транспортных средств, для которых допускается выдача многоразовых специальных разрешений, к которым относятся автомобили-сортиментовозы и лесовозы. Основным ограничением для данных разрешений является то, что они не распространяются на автомобильные дороги, имеющие временные ограничения нагрузок на оси, а большинство лесозаготовительных участков находится именно у таких дорог.

Народная мудрость гласит: лучше два раза встретиться с ГАИ, чем один раз – с Транспортной инспекцией. Так считает подавляющее большинство грузоперевозчиков, держащих свой путь по территории Гомельской области. И не без основания.

Впрочем, как ни прискорбно, но состав нарушителей действующего законодательства с годами практически не меняется. Это, кроме уже упомянутых лесовозов, строительные организации разного рода и форм собственности. Недалеко от них ушли и дорожники. Хотя тут ситуация вообще получается парадоксальная: сами дороги «лечат» и сами же их потом «калечат».

Так что хотим предупредить всех потенциальных нарушителей: шансы избежать таких вот платных встреч весьма невелики, несмотря на то, что в наше время очень развиты мобильная связь и интернет и о выезде сотрудников на линию водители узнают мгновенно. Они же и мгновенно стараются уйти на запасные пути.

Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

Статистика

В январе – апреле в сравнении с аналогичным периодом прошлого года (далее – АППГ) в республике снизилось (-24,0%; с 1081 до 822; -259) количество дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП, автоавария), погибших (-7,2%; со 139 до 129; -10) и раненных (-22,7%; с 1130 до 873; -257) в автоавариях людей.

По итогам января – апреля в регионах страны и республике дорожно-транспортная обстановка характеризовалась в целом позитивными изменениями в ее динамике, а также относительной стабильностью и подконтрольностью органам внутренних дел.

Так, в Брестской, Минской и Могилевской областях в сравнении с АППГ одновременно снизилось количество ДТП, погибших и раненных в них людей. В г. Минске при снижении числа автоаварий и погибших в них людей отмечен рост числа раненных в ДТП. При этом на фоне сокращения количества ДТП и раненных в них людей в Витебской, Гомельской и Гродненской областях возросло число погибших в ДТП.

Наиболее распространенными видами ДТП явились:

наезд на пешехода – 305 (АППГ – 469) происшествий, или 37,1% от общего количества ДТП, в которых 58 (73) человек погибли (45,0% от общего числа погибших) и 257 (409) получили ранения (29,4% от общего количества раненых);

столкновение механических транспортных средств – 286 (АППГ – 285) ДТП (34,8%), в которых 48 (29) человек погибли (37,2%) и 375 (369) получили ранения (43,0%);

происшествия с участием одного транспортного средства (опрокидывания, наезды на препятствия (дорожные сооружения и т. п.), животных) – 158 (АППГ – 221) ДТП (19,2%), в которых 19 (32) человек погибли (14,7%) и 171 (249) получил ранения (19,6%).

Основными причинами и условиями, способствующими совершению ДТП, в январе – апреле 2021 г. явились:

- нарушение Правил дорожного движения водителями (83,5% от общего количества ДТП, или 686), в т. ч.:

1) нарушение правил проезда пешеходных переходов (16,8% от числа ДТП по вине водителей, или 115 (АППГ – 219), 8 (10) человек погибли и 109 (218) получили ранения;

2) превышение установленной скорости движения (16,0%, или 107 (АППГ – 101), 15 (12) человек погибли и 117 (125) получили ранения;

3) несоблюдение очередности проезда перекрестков (11,5%, или 79 (АППГ – 100), 5 (8) человек погибли и 94 (123) получили ранения;

4) нарушение правил маневрирования (10,6%, или 73 (АППГ – 76), 6 (5) человек погибли и 77 (84) получили ранения;

5) управление транспортным средством в состоянии опьянения (6%, или 41 (АППГ – 114), 7 (29) человек погибли и 44 (110) получили ранения;

6) управление транспортным средством, не имея на то права (5,5%, или 38 (АППГ – 79), 12 (15) человек погибли и 39 (88) получили ранения;

7) выезд на полосу встречного движения (4,5%, или 31 (АППГ – 22), 11 (3) человек погибли и 46 (30) получили ранения;

8) неподчинение сигналам регулирования дорожного движения, требованиям дорожных знаков и разметки (2,9%, или 20 (АППГ – 31), 35 (37) человек получили ранения, случаев гибели не допущено (2);

9) нарушение правил обгона (2,3%, или 16 (АППГ – 16), 7 (4) человек погибли и 22 (32) получили ранения;

- нарушение ПДД пешеходами (13,6% от общего количества ДТП, или 112), в т. ч.:

1) нахождение в состоянии опьянения (48,2% от числа ДТП по вине пешеходов, или 54 (АППГ – 88), 28 (34) человек погибли и 28 (56) получили ранения;

2) переход дороги в неустановленном месте (34,8%, или 39 (АППГ – 63), 11 (10) человек погибли и 28 (53) получили ранения;

3) неподчинение сигналам регулирования дорожного движения (17,0%, или 19 (АППГ – 20), 2 (1) человека погибли и 19 (20) получили ранения;

4) неожиданный выход на проезжую часть из-за препятствий, ограничивающих обзорность (7,1%, или 8 (АППГ – 14), 8 (13) человек получили ранения, случаев гибели не допущено (1).

Наряду с этим сопутствующим фактором 16 происшествий (1,9% от общего количества ДТП) явилось неудовлетворительное состояние дорог (АППГ – 5), четырех – техническая неисправность транспортного средства (0,6%; АППГ – 5).

В целом по республике возросло количество ДТП по вине водителей транспорта предприятий, по причине превышения скорости движения, а также выезда на полосу встречного движения.

В Брестской области отмечен рост числа ДТП и погибших по вине пешеходов, а также автоаварий по вине водителей мототранспорта.

В Витебской области возросло количество погибших по вине нетрезвых водителей, лиц, не имеющих права управления, ДТП и раненных по вине водителей мототранспорта, происшествий по причине превышения скорости движения, а также выезда на полосу встречного движения.

В Гомельской области увеличилось число ДТП, погибших и раненных по вине водителей мототранспорта, происшествий по причине нарушения правил маневрирования, выезда на полосу встречного движения, а также несоблюдения очередности проезда перекрестков.

В Гродненской области отмечен рост количества погибших в ДТП, произошедших по вине водителей транспорта предприятий, автоаварий по причине превышения скорости движения, выезда на полосу встречного движения, а также нарушения правил обгона.

В Минской области возросло количество ДТП и погибших по вине водителей транзитного (иностранного) транспорта, автоаварий, погибших и раненных по вине велосипедистов, происшествий по причине выезда на полосу встречного движения, а также несоблюдения очередности проезда перекрестков.

В Могилевской области увеличилось число ДТП, погибших и раненных по вине водителей транспорта предприятий, ДТП и раненных по вине водителей транзитного (иностранного) транспорта, велосипедистов, а также происшествий по причине выезда на полосу встречного движения.

В г. Минске отмечен рост количества ДТП, погибших и раненных по вине нетрезвых водителей, раненных в ДТП по вине лиц, не имеющих права управления транспортным средством, погибших в ДТП по вине водителей транзитного (иностранного) транспорта, ДТП и раненных по вине водителей транспорта предприятий, происшествий по причине превышения скорости движения, а также нарушения правил маневрирования.

В целом по республике отмечено снижение количества ДТП (-6,4%; со 109 до 102) с участием детей и раненных в них несовершеннолетних (-9,4%; со 117 до 106), при этом возросло число погибших в автоавариях детей (+50%; с 4 до 6).

Наиболее неблагоприятная обстановка с детским дорожно-транспортным травматизмом сложилась в Витебской (погибли 4 ребенка – 2 пассажира и 2 пешехода), Брестской (погиб несовершеннолетний пешеход) и Гродненской (погиб ребенок-пассажир) областях.

77,7% (87) несовершеннолетних пострадали по вине водителей.

В республике при снижении количества ДТП, произошедших в сельских населенных пунктах (-28,8%; с 73 до 52) и раненных (-39,7%; с 68 до 41) в них людей возросло количество погибших (+20%; с 15 до 18) в указанных происшествиях.

С учетом анализа причин и условий дорожно-транспортного травматизма прогнозируется, что в предстоящий период определяющее влияние на ситуацию с аварийностью в республике продолжат оказывать сезонные особенности.

Несмотря на постепенное увеличение продолжительности светового дня в связи с установлением благоприятной погоды, темное время суток приходится на вечерние часы с высокой активностью граждан. Поэтому на первом плане остается проблема обеспечения безопасного передвижения уязвимых участников дорожного движения (пешеходы, велосипедисты, гужевой транспорт) вблизи населенных пунктов.

Аварийность на дорогах страны с 6 по 12 мая

(совершено ДТП – погибло – ранено человек)

Четверг, 6 мая: 6–1–8
Пятница, 7 мая: 5–1–5
Суббота, 8 мая: 5–0–7
Воскресенье, 9 мая: 10–2–11
Понедельник, 10 мая: 8–1–11
Вторник, 11 мая: 1–1–4
Среда, 12 мая: 11–0–12
Итого: 46–6–58

По областям (всего совершено ДТП)

Минск – 6
Минская – 8
Брестская – 5
Гродненская – 10
Витебская – 10
Могилевская – 5
Гомельская – 2

СВЕДЕНИЯ
О КОЛИЧЕСТВЕ ПОГИБШИХ В ДТП В РЕСПУБЛИКЕ ПО МЕСЯЦАМ 2020–2021 ГГ.
И ЗА 5 ПРЕДШЕСТВУЮЩИХ ЛЕТ (2016–2020 ГГ.)

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

ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ

Проездной – дистанционно

В Минске запустили систему удаленного пополнения проездных документов «Минсктранса» посредством ЕРИП.

Теперь горожане смогут дистанционно пополнять БСК из любой точки, где есть интернет, без привлечения наличных. Однако прежде чем применить такой проездной, его нужно будет активировать с помощью специального устройства.

Чтобы воспользоваться сервисом самостоятельного пополнения БСК, необходимо:

1. Зарегистрироваться на https://minsktrans.by/erip.

2. В поле «Новая карта» ввести 16-значный номер бесконтактной смарт-карты и задать имя (можно зарегистрировать несколько карт). В случае некорректного ввода номера предусмотрена возможность редактирования.

3. В появившемся дополнительном окне нажать «Выбрать тариф».

4. На странице тарифов выбрать вид проездного документа и виды необходимого транспорта, после чего появится название тарифа с указанием срока действия.

5. После выбора тарифа и нажатия кнопки «Подтвердить» произойдет автоматический переход на страницу с номером заказа и деревом ЕРИП.

Выбранные тарифы и номер заказа также отображаются в пункте «Мои пополнения» на главной странице в статусе «Ожидание оплаты». Для перехода на главную страницу для просмотра всех выбранных тарифов, номеров заказа, а также истории пополнений надо нажать кнопку «На главную страницу» или логотип «Минсктранса» в левом верхнем углу страницы.

6. При пополнении нескольких видов проездных каждой операции присваивается отдельный код, и оплата через ЕРИП производится по этим кодам по количеству проездных соответственно.

7. Произвести оплату по номеру заказа в ЕРИП: система «Расчет» (ЕРИП) → Билеты, лотереи → Транспортные билеты → Минсктранс → Оплата проездных документов на БСК.

После ввода номера заказа в сервисе ЕРИП появятся сумма к оплате и выбранный тариф.

8. После оплаты в разделе «Мои пополнения» на главной странице статус «Ожидание оплаты» изменится на «Ожидание записи на карту». Транзакция передана на устройства активации.

9. Для записи проездного билета на БСК необходимо приложить карту к любому устройству для активации БСК и дождаться ответного сообщения на экране терминала и звукового сигнала. При успешной активации экран устройства загорается зеленым цветом и появляется название пополненного тарифа.

Информация о местоположении устройств для активации БСК размещена в разделе «Карта устройств» и будет обновляться по мере их появления на остановках.

10. При записи на БСК нескольких проездных на устройстве для активации БСК нужно прикладывать столько раз, сколько проездных было оплачено.

11. После оплаты в ЕРИП информация передается на устройство активации и там хранится 30 суток.

12. По истечении 30 суток необходимо обратиться в пункт претензионной работы для восстановления тарифа.

В числе предполагаемых плюсов новой системы пополнения проездных «Минсктранса» специалисты называют следующие: пополнять можно в любое время; пассажиры не будут зависеть от режима работы киосков агентства «Минсктранс»; активировать проездной документ необязательно в день его пополнения через ЕРИП; один человек может пополнить несколько бесконтактных смарт-карт.

Пассажирам стоит обратить внимание: активация смарт-карты с записанным на ней проездным не избавит от необходимости прикладывать ее к валидатору в начале поездки и предъявлять контролерам для проверки полноты оплаты проезда. Валидатор подтверждает факт оплаты проезда, а устройство активации завершает процесс пополнения.

Сейчас устройства для активации БСК при оплате через ЕРИП установлены на остановочных пунктах «Ул. Семенова», «Ул. Якубова», «Ул. Маяковского», «Гимназия № 40», «Ул. Я. Лучины», «Кинотеатр «Салют», «Камвольный комбинат», «Ул. Плеханова», «Шейпичи» в направлении ул. Плеханова, «Шейпичи» в направлении а/в «Восточный», «Автобаза».

ОБЩЕСТВЕННЫЙ ТРАНСПОРТ

По столичным маршрутам

Движение автобусов № 3С, 5Э, 48, 102 изменилось с 12 по 21 мая из-за закрытия перекрестка проезд Голодеда – улица Голодеда, где запланированы дорожно-строительные работы.

А автобус № 102 со стороны вокзала в направлении ДС «Чижовка» едет по улицам Уборевича, Ташкентская, Голодеда с выполнением всех промежуточных остановок на изменяемом участке. В обратном направлении изменений нет.

Автобусы № 3С, 5Э, 48 со стороны улиц Чижевских и Турова ходят до ДС «Чижовка» по улице Уборевича с исключением движения по проезду Голодеда, улицам Голодеда и Ташкентская. В обратном направлении без изменений.

БЛАГОУСТРОЙСТВО

Одной умной больше

На Привокзальной площади в Минске планируют установить умную остановку общественного транспорта. Об этом сообщил во время заседания рабочей группы по вопросам благоустройства и содержания городских территорий директор ГП «Столичный транспорт и связь» Валерий Шкуратов, передает агентство «Минск-Новости».

Он уточнил, что пока окончательного решения о месте ее расположения и дизайне не принято. Есть сложности как в определении оптимального места ее дислокации, так и в согласовании внешнего облика.

Как подчеркнул заместитель председателя Мингорисполкома Александр Дорохович, Привокзальная площадь – знаковый объект в городе, это ворота Минска. Поэтому дизайн остановочного павильона нужно разработать такой, чтобы он гармонировал с окружающей архитектурой, вписался в облик этой территории. Он поручил комитету архитектуры и градостроительства Мингорисполкома разработать и внести соответствующие предложения.

ПОЛЕЗНЫЕ СОВЕТЫ

Спокойно, плавно и заранее

Белорусская погода непредсказуема: как в весеннее и осеннее межсезонье, так и летом водителей на дороге может поджидать сюрприз в виде проливного дождя.

Движение по мокрой дороге – испытание для новичков за рулем. К сожалению, уроки вождения для начинающих не всегда дают представление о том, как пройти его безопасно.

СЛОЖНОСТИ «МОКРОГО» ВОЖДЕНИЯ

Слишком влажное дорожное покрытие чревато проблемными ситуациями, и даже если вы недавно сели за баранку, то должны знать, чем опасно вождение в дождливую погоду.

ТЕРЯЕМ СЦЕПЛЕНИЕ

Чем быстрее вы едете, тем меньше трение шин о дорожное покрытие, но на сухой поверхности это не так заметно и важно, как на влажной. Представьте, что идет небольшой дождик, а вы двигаетесь со скоростью 80 км/ч. Предположите, что водяная пленка на дорожном покрытии не толще 1 мм. Но из-за нее сцепление протекторов вашего авто с покрытием стало хуже в два раза. Если мелкий дождь перерос в ливень, данный показатель увеличится впятеро. И это если вы едете на новой резине.

Изношенные протекторы сцепляются с дорогой еще хуже. Как ни странно, особенно опасно движение по мокрой дороге, если с неба только что закапало.

ТОРМОЗНОЙ ПУТЬ ДЛИННЕЕ

Торможение на мокрой дороге имеет свою особенность: существенно удлиняется тормозной путь, это непременно нужно помнить. Возьмем ту же скорость – 80 км/ч. До полной остановки авто пройдет дистанцию в полтора раза больше, чем на невлажном покрытии. Тормозной путь удлинится приблизительно на 20 м, что безопасно только на абсолютно пустом шоссе. Если водитель не учитывает этот нюанс, он может попасть в ДТП на ровном месте, например, не рассчитав тормозной путь, ударить стоящую машину. Помните: выше скорость – выше риск и длиннее тормозной путь!

АКВАПЛАНИРОВАНИЕ

Этим красивым словом называют очень нехорошее явление – полнейшее отсутствие сцепления колес с дорожным полотном, когда они буквально плывут по пленке воды. Если машина идет 80 км/ч в ливень или протектор шины отводит приблизительно 25 л воды в секунду, или теряет контакт с дорогой. Если скорость очень велика, а водяная пленка увеличивается, протектор не справляется со своей задачей. Неизбежно образование водяного клина перед колесами. В такой ситуации можно забыть об управлении и тормозных свойствах шин.

КАК ПРАВИЛЬНО РУЛИТЬ ПО МОКРОЙ ДОРОГЕ?

Безопасность движения в дождь зависит от ваших действий, в том числе и предварительных. Соблюдайте несколько правил – это существенно увеличит ваши шансы выйти сухим из воды.

• Правильно подбирайте шины: нужен асимметричный дизайн протекторов с каналами-водоотводами.

• Контролируйте давление в покрышках. И спущенные, и перекачанные теряют контакт с дорожным покрытием.

• В дождь не передвигайтесь на большой скорости. На новых протекторах ваша оптимальная скорость в такую погоду – не выше 60 км/ч.

Материалы подготовила Светлана ЯЦКЕВИЧ, «ТБ»

НА ВОДЕ

Водолаз Емельяненко. О страхе, боли и мутной воде

Красота главной полесской реки завораживает. На ее песчаных пляжах любят отдыхать мозыряне. Здесь раздолье для рыбаков и любителей природы. Многие с нетерпением ждут купального сезона, чтобы отправиться на пляж на противоположном берегу Припяти, полежать на золотом песочке, позагорать, покупаться и насладиться отдыхом. Но не для всех он складывается благополучно. В водах быстротечной Припяти утонуло немало людей.

Водолаз Мозырской спасательной станции Андрей Емельяненко уверен, что у этой своенравной реки есть свои правила и законы, которые нужно соблюдать. Беспечных отдыхающих, которые их нарушают, Припять жестоко наказывает. Спасательные службы Гомельской области заинтересованы в том, чтобы несчастных случаев на воде было как можно меньше. Хорошо справляется с этой задачей Мозырская спасательная станция. По итогам работы за 2020 год она признана лучшей в области.

Сегодня водолаз этой станции Андрей Емельяненко отвечает на вопросы корреспондента «ТБ» Валентины ШИНКЕВИЧ.

– По какой причине, на ваш взгляд, чаще всего тонут люди?

– Многих подводит легкомысленное отношение к своей жизни. Им кажется, что несчастье может произойти с кем-то другим, но только не с ними. В теплое время года собираются большие компании, причем не только на благоустроенном пляже, но и вдали от него. Люди расслабляются, употребляют спиртное и в состоянии алкогольного опьянения идут купаться. Иногда заключают пари и, не рассчитав силы, пытаются переплыть на противоположный берег – пьяному ведь море по колено…

«БЕЛОРУССКОЕ РЕСПУБЛИКАНСКОЕ ОБЩЕСТВО СПАСАНИЯ НА ВОДАХ» (ОСВОД)

ГРАМОТА

Президиум Гомельского областного совета РГОО ОСВОД

НАГРАЖДАЕТСЯ
ЕМЕЛЬЯНЕНКО
АНДРЕЙ АЛЕКСАНДРОВИЧ

водолаз Мозырской спасательной станции

за большой личный вклад в обеспечение безопасности людей на водах, укрепление материально-технической базы спасательной службы ОСВОД, активную профилактическую работу среди населения по предупреждению несчастных случаев на водах

А бывают и совсем непредвиденные случаи. К примеру, компания отмечала день рождения одного из друзей. Жена виновника торжества пошла к берегу помыть посуду и не вернулась. Заждавшиеся друзья пошли ее искать, но она как в воду канула! Как выяснилось, она оступилась на месте, где мыла посуду, и угодила в трехметровую яму. Позже мы нашли ее тело у берега.

Непростым для нас был сезон 2010 года. Помню, тогда только за один день утонуло пять человек. Работали мы с большим напряжением. Одного погибшего мужчину тщательно искали в затоне, на что ушло немало сил. Но, к сожалению, нам указали не то место. В итоге за время поиска прошли под водой около 30 километров.

– Андрей, по роду своей деятельности вы, очевидно, переживаете немало потрясений. Или уже абстрагировались и хладнокровно выполняете свою нелегкую работу?

– Первое время я глубоко переживал людские трагедии на воде. Тогда мне пришлось доставать из реки погибших детей в Лельчицах и Мозыре, и это болью отзывалось в душе... В Мозыре в районе микрорайона Железнодорожный утонуло двое детей, которые купались в неустановленном месте. Там было очень сложно работать: мешали затопленные деревья, каменные плиты, быстрое течение реки.

К тому же под водой была плохая видимость. Однако тела утонувших детей были обнаружены. Вообще, стараюсь справляться с эмоциями и не нести домой их тяжелый груз. От печальных эпизодов отвлекают семья, домашние заботы, хобби.

– Что делать человеку в экстремальной ситуации, когда он чувствует, что тонет, и силы покидают его?

– Самое главное – оставаться спокойным, не паниковать и заставить себя расслабиться, насколько это возможно. И не кричать, потому что можно быстро потерять силы и захлебнуться. Нужно сосредоточиться, постараться лечь на воду и удержаться на ней. Вода может вытолкнуть человека и течением направить на берег.

– Согласно статистическим данным, несчастных случаев на воде стало меньше. С чем, на ваш взгляд, это связано?

– Прежде всего с планомерной профилактической работой. Во время патрулирования мы беседуем с людьми, и к нам прислушиваются. Такая работа проводится на предприятиях и в организациях, воспитательные мероприятия – в учебных заведениях. Все это в совокупности помогает предотвратить трагедии на воде и сохранить человеческие жизни.

– Работа водолаза-спасателя – это не только поиск утонувших людей, но и многое другое. Расскажите об этом.

– Мы оказываем помощь всем, кто терпит бедствие. Также проводим осмотр судов: днища, винтов. Если необходимо, чистим от веток, прилипших ракушек. Прибавляется работы во время разлива рек. В такие периоды зачастую приходится оказывать помощь дачникам. Нередко в опасные ситуации попадают рыбаки. Напомню: на воде нужно всегда быть предельно осторожными, она ведь ошибок не прощает.

– Попадали ли вы сами в опасные ситуации под водой и было ли вам когда-либо страшно?

– Скажу искренне: страх – это нормальная человеческая эмоция, которая позволяет быть осторожным и помогает избежать опасности. Вообще-то легкое волнение испытываю при каждом погружении, ведь иногда даже самая банальная ситуация может оказаться непредсказуемой. Приходится постоянно быть начеку, особенно в мутной воде. В ней во время поисковых работ передвигаешься практически вслепую и исследуешь все руками. Был случай, когда я сильно порезал ногу. В мутной воде можно пораниться об оторванные рыболовные снасти, избавиться от которых помогает водолазный нож. А еще в Припяти встречаются утонувшие деревья, в корнях которых можно запутаться. Словом, это не прогулка по мостовой, а движение, где каждый шаг должен быть обдуманным и целесообразным.

– Андрей, вы теперь – опытный покоритель водных глубин. А помните ли свое первое тренировочное погружение?

– Это незабываемые ощущения! Вначале было немного непривычно чувствовать на себе давление воды (погружались тогда на 2–2,5 метра), бороться с течением, но никакого страха я не испытывал. Тренировались в реке Сож. Видимость в ней была достаточно хорошая. Помню эмоции, которые испытывал от увиденного речного подводного мира – это было здорово!

– Профессия водолаза сложная, романтическая, опасная и героическая. По всему видно, что вы выбрали ее по призванию. Каков же был ваш путь в нее?

– Родом я из Калинковичского района. До службы в армии окончил училище по специальности «Электромеханик по торговому и холодильному оборудованию». Демобилизовавшись, устроился на работу личным водителем председателя Общества спасения на водах в г. Гомеле. Там и познакомился со специалистами водолазно-спасательной службы. Это были отчаянные и отважные ребята, и мне захотелось быть похожим на них. Недолго думая решил пройти специальные курсы на базе Центральной спасательной станции в Гомеле и также стать водолазом.

Андрей Емельяненко с увлечением знакомился со снаряжением, оборудованием для водолазных работ, изучал материалы подводного дела. После сдачи экзаменов в Минске его направили на Новобелицкую спасательную станцию, где и начал применять все полученные теоретические знания на практике. А через полгода был переведен в Мозырь.

С тех пор пошел 13-й год. Романтика, окутывающая профессию водолаза, давно сменилась суровыми трудовыми буднями. Андрей Александрович выдержал немало испытаний и психологических нагрузок, но из профессии не ушел. Он оказался стрессоустойчивым и готовым к любым ситуация и на воде, и в жизни.

Зона обслуживания Мозырской спасательной станции – Калинковичский, Лельчицкий, а в сложных ситуациях и Петриковский район.

Ведь там спасательные посты действуют только во время купального сезона. Водолазы оказывают всевозможное содействие сотрудникам РОВД в случаях с убийствами людей, помогают находить орудия преступления и трупы, выброшенные в реку или водоемы. И таких примеров немало.

Водолазы также оказывают услуги в плане проведения гидротехнических работ, погружаясь во всевозможные шлюзовые, очистные сооружения. Был, например, случай, когда экскаватор провалился под лед. Водолазам пришлось цеплять его под водой тросами и с помощью большегрузной техники вытягивать на берег. Водолаз-спасатель должен знать, как оказать первую медицинскую помощь нуждающемуся в ней человеку, уметь доходчиво рассказать детям о мерах безопасного поведения на воде и т. д. Об экзотике, трудностях и сложных сторонах этой профессии хорошо известно, но главная цель водолазно-спасательной службы – недопущение гибели людей на воде, спасение человеческих жизней. И с этим коллектив успешно справляется.

– Андрей, что чувствует человек, работающий под водой? Сказываются ли на вашем здоровье частые погружения?

– Под водой самочувствие, конечно же, иное. Поднимается давление, закладывает уши. Важно уметь их правильно продуть, ведь при погружении есть риск из-за перепадов давления получить баротравму уха или легких. Но мы все выполняем согласно инструкции. Опускаемся и поднимаемся не спеша, обдумывая каждое движение. Обычно я чувствую себя хорошо. У меня шестой разряд, и согласно нормативу должно быть не менее 60 часов погружений в год. Ежедневно в любую погоду мы проводим тренировочно-спасательные спуски, погружение длится около часа.

– Какие требования предъявляются к тем, кто желает освоить профессию водолаза?

– Главное – это крепкое здоровье. А еще отсутствие вредных привычек, физическая активность, стрессоустойчивость. Подчеркну: к профессиональным водолазным работам допускаются только абсолютно здоровые, выносливые и эмоционально устойчивые люди в возрасте от 20 до 45 лет.

Андрею Емельяненко – 35. Он полон сил и энергии, ведет здоровый образ жизни. У него есть замечательное хобби – он состоит в Калинковичско-Мозырском военно-историческом клубе «Поиск», участвует в реконструкции боевых действий. У него заботливая и любящая жена, которая понимает и поддерживает его во всех начинаниях. Вместе с ней он воспитывает двоих сыновей. Вот такая интересная и насыщенная жизнь у Андрея Емельяненко, который награжден за большой личный вклад в обеспечение безопасности на водах.

Впереди – купальный сезон, а это значит, что водолазам-спасателям Мозырской спасательной станции предстоит и впредь проявлять мужество, сноровку и профессионализм.

НА ДОРОГЕ

В нынешнее время двухколесный транспорт пользуется большой популярностью, особенно в молодежной среде. При этом управление такой техникой всегда связано с повышенной опасностью. Водителям и велосипедистам необходимо строго соблюдать Правила дорожного движения, быть предельно внимательными и осторожными, адекватно оценивать возможные риски для своей жизни и здоровья. Ни в коем случае не воспринимать езду на двухколесном транспорте как развлечение, поскольку вероятность погибнуть или получить серьезную травму на дороге очень высока.

Это не шутка…

В 2020 году на территории Гомельской области с участием мототранспорта было зарегистрировано 49 дорожно-транспортных происшествий, в которых три человека погибли и 55 были травмированы.С участием велосипедистов зарегистрировано 45 ДТП, в которых 13 человек погибли и 34 получили травмы различной степени тяжести.

С начала текущего года с участием водителей мототранспорта произошло 7 дорожно-транспортных происшествий, в которых 6 человек получили травмы различной степени тяжести и один погиб. С участием велосипедистов зарегистрировано два ДТП – один человек был травмирован и один погиб.

Анализ аварийности свидетельствует, что чаще всего в таких ДТП травмируются и погибают молодые люди в возрасте от 16 до 25 лет, которые управляют мотоциклами без водительского удостоверения и нередко в состоянии алкогольного опьянения. Именно эти два условия и становятся причинами наиболее тяжких последствий.

Яркий тому пример произошел на улицах областного центра 29 апреля 2021 года. Внимание инспекторов ДПС привлек мотоцикл «Хонда», движущийся без регистрационных знаков по ул. Ефремова в сторону ул. Советской. Они подали сигнал об остановке с помощью проблесковых маячков, но водитель проигнорировал данное требование и продолжил путь. Началось преследование, к которому подключились еще два экипажа ГАИ.

Двигаясь по центральным улицам города и несмотря на значительно большое количество автомобилей в транспортном потоке, мотоциклист всеми силами пытался скрыться от правоохранителей. Он превышал скорость, неоднократно выезжал на встречную полосу и проезжал перекрестки на красный сигнал светофора, чем подвергал серьезной опасности других водителей, а также пешеходов.

Выехав на ул. Кирова, водитель мотоцикла проехал пешеходный переход на запрещающий сигнал и съехал на тротуар, чтобы в дальнейшем продолжить путь по дворовым территориям, но спустя время, заехав на участок частного дома, он попал в тупик, где дальнейшее движение не представлялось возможным.

Инспекторы ДПС задержали нарушителя. Им оказался 51-летний местный житель. Он не имел права управления, так как ранее был лишен водительского удостоверения. Свои противоправные действия пояснил лишь тем, что боялся понести ответственность за езду без прав. На мотоциклиста было составлено 11 административных материалов, а его транспортное средство отправлено на охраняемую стоянку.

Напоминаем! В соответствии с требованиями пункта 8 Положения «О порядке выдачи водительского удостоверения на право управления мопедом, мотоциклом, автомобилем, составом транспортных средств, трамваем, троллейбусом, талона к водительскому удостоверению и их обмена», утвержденного постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 04.04.2011 № 441:

– на категории АМ (скутеры) и А1 (мотоциклы с объемом двигателя до 125 куб. см включительно) без прохождения подготовки (переподготовки) в учебных организациях к сдаче экзаменов на право управления ТС допускаются лица, достигшие 16-летнего возраста;

– на категорию А (объем свыше 125 куб. см) – с 18 лет.

Желающие получить водительское удостоверение на право управления мопедом (скутером) категории АМ сдают только теоретический экзамен, в двух других случаях – теоретический и практический экзамены.

При себе необходимо иметь следующие документы: паспорт, действующую медицинскую справку о состоянии здоровья и годности на право управления транспортными средствами категорий АМ, А1, А, документы, подтверждающие внесение оплаты.

При движении по дороге в темное время суток и (или) при ее недостаточной видимости на велосипеде или мопеде должны быть включены: спереди – фара (фонарь), излучающая белый свет, сзади – фонарь, излучающий красный свет.

Вне перекрестков на нерегулируемом пересечении велосипедной дорожки с дорогой велосипедист обязан уступить дорогу транспортным средствам, движущимся по ней. При пересечении проезжей части по пешеходному переходу велосипедист должен вести велосипед рядом с собой и руководствоваться требованиями, предусмотренными настоящими Правилами для движения пешеходов.

Движение на мопеде должно осуществляться по обочине или проезжей части дороги не далее одного метра от правого ее края. При этом выезд далее одного метра от ее правого края допускается лишь для объезда препятствия и в разрешенных случаях для поворота налево или разворота.

Велосипедисту и водителю мопеда запрещается:

· использовать технически неисправные велосипеды и мопеды, а также оборудованные с нарушением требований технических нормативных правовых актов;

· двигаться, не держась за руль и (или) не держа ноги на педалях (подножках);

· поворачивать налево или разворачиваться на дороге, имеющей трамвайный путь, и на дороге, имеющей более одной полосы для движения в данном направлении;

· двигаться по дороге в условиях снегопада и (или) гололедицы;

· перевозить пассажиров, за исключением случаев перевозки на велосипеде детей в возрасте до семи лет на дополнительном специально оборудованном сиденье или когда перевозка пассажиров предусмотрена конструкцией мопеда;

· перевозить грузы, которые выступают более чем на 0,5 метра по длине или ширине за габариты транспортного средства, а также грузы, мешающие управлению этим транспортным средством.

Запрещается лицам моложе 14 лет управлять на дороге велосипедом (кроме пешеходных и жилых зон, тротуаров, велосипедных и пешеходных дорожек).

Водителю мопеда запрещается ездить по тротуарам, велосипедным и пешеходным дорожкам, дорожкам для всадников.

Подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «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.

АКЦИЯ КО ДНЮ ПОБЕДЫ

На минувшей неделе в электродепо «Московское» Минского метрополитена прошло мероприятие «Помним, гордимся, благодарим!», посвященное Дню Победы. Оно было задумано, подготовлено и проведено по инициативе молодых сотрудников этого структурного подразделения предприятия – членов первичных организаций ОО «БРСМ» и Белорусского союза женщин.

Помним, гордимся, благодарим

В основе сценария были воспоминания детей войны, которым довелось испытать все тяготы военного лихолетья, а также рассказы нынешних работников подземки о своих родственниках, которых опалила война.

В фойе перед актовым залом депо развернулась фотовыставка с замечательным названием «Будем помнить...». На ней разместились интересно оформленные репродукции старых фотоснимков защитников Родины, тружеников тыла и детей войны.

Ведущим мероприятия выступил Сергей Шаповалов, который прочел несколько своих стихотворений о мужестве и героизме солдат Второй мировой. В свою очередь Карина Замойская продекларировала воспоминания о войне женщины, которая шестилетней девочкой встретила нашествие фашистов в Минск. Через 80 долгих лет она решила поделиться своими незабываемыми впечатлениями с современниками.

Особенность этого пронзительного монолога, отражающего горечь военного лихолетья, в том, что дом героини находился именно там, где сейчас расположено электродепо «Московское». Там есть такие строки: «Родители говорили между собой, что делать, а я, играя, слушала и думала: «А что такое война, какая она». Жители наших домов барачного типа стали строить землянки (глубокие ямы, замаскированные землей и дерном) недалеко от Дома правительства. Когда взрослые уходили, мы, дети, радостно лазили в них, там было сыро и холодно. Не успели достроить окопы, как началась тревога. Гудели фабрики и заводы. Мы по тревоге бежали в яму. Мама хватала документы и грудного ребенка. И я поняла, что никто больше не будет водить меня за руку. Прожекторы освещали небо в поисках самолетов. Первые самолеты бомбили мало, очевидно, это были разведчики. А потом от сильных разрывов авиабомб становилось очень страшно. Я сразу повзрослела…»

В один из моментов мероприятия его участники минутой молчания почтили память погибших.

Во время кульминационной части своеобразной встречи поколений Анна Кречко (дочь сотрудницы электродепо Ирины Асоновой) проникновенно исполнила песни «Васильковое небо» и «Спасибо дедам».

В завершение мероприятия выступил заместитель директора метрополитена по персоналу, идеологической и социальной работе Юрий Воробьев. Он тоже рассказал о том, какие тяготы перенесли его родные и близкие во время Великой Отечественной войны. Поведал Юрий Николаевич и о без вести пропавшем на фронте дяде. Братскую могилу, где он захоронен, удалось найти только спустя 60 лет неустанных поисков.

Одним словом, разговор о людях военного лихолетья получился очень искренним и, можно сказать, личным для многих участников. Ведь, по последним данным историков, в той страшной войне погиб каждый третий белорус.

В организации и проведении мероприятия приняли участие работники электродепо «Московское»: авторы идеи – Татьяна Жираковская и Вадим Силко, монтажеры и обработчики материала – Дмитрий Подберезский и Анастасия Хомич, оформители стендов – Евгений Марачук и Дмитрий Статкевич. Очень важно, что молодые люди сами решили взяться за такую трудную, но очень важную тему. Это мероприятие прошло буквально на одном дыхании и очень высокой ноте. Оно заставило всех еще раз задуматься о ценности мира, взглянув на все сквозь призму ужасов войны.

Нам и грядущим поколениям

7 мая работники государственного предприятия «Минский метрополитен» приняли участие в торжественном мероприятии возле мемориала «Память» на проспекте Дзержинского в белорусской столице. Здесь прошел митинг, приуроченный ко Дню Победы советского народа в Великой Отечественной войне.

Активное участие в нем приняли работники столичной подземки, которые представляли первичные организации общественных объединений предприятия – ОО «БРСМ», ОО «Белая Русь» и Белорусский союз женщин.

Мероприятие открыла глава администрации Московского района Минска Татьяна Колядко. Затем выступили представители депутатского корпуса, районного военного комиссариата, общественных организаций и бывшая малолетняя узница концлагерей. Завершилась церемония возложением венков и цветов к братской могиле советских воинов.

Мемориал «Память» на проспекте Дзержинского в Минске представляет собой скорбящую женщину, сжимающую в руках пилотку, склонившуюся над гранитными звездами у братской могилы. Памятник был открыт осенью 2013 года и воплощает материнскую боль по павшим на войне солдатам. Автором идеи реконструкции стал известный белорусский архитектор Леонид Левин. Над созданием памятника работал скульптор Александр Шаппо. Реконструкция была проведена за счет добровольных пожертвований.

Для работников Минского метрополитена стало уже доброй традицией отдавать дань памяти солдатам, павшим на полях сражений во время войны. Сотрудники подземки участвовали в одном из главных событий праздничных дней – возложении венков к монументу Победы в Минске по случаю 76-й годовщины Великой Победы. Многие из них держали в руках плакаты с изображением своих родственников-фронтовиков, поддержав замечательную акцию «Беларусь помнит».

В этой торжественной церемонии приняли участие Президент Республики Беларусь и другие высшие должностные лица нашей страны. Глава государства поздравил соотечественников, ветеранов и гостей Беларуси с праздником и подчеркнул, что победа в Великой Отечественной войне вернула людям право на свободную и мирную жизнь. Отстоять историческую правду о войне – важнейшая задача нынешнего и последующих поколений белорусов.

Сотрудники подземки также побывали на праздничном концерте во Дворце Республики, который состоялся 7 мая. По их отзывам, концертная программа была очень яркой, наполненной проникновенными и глубокими по смыслу номерами, с огромным патриотическим зарядом. Концерт прошел буквально на одном дыхании, участие в нем приняли ведущие мастера эстрады. А 9 мая вечером метрополитеновцы побывали на площади Победы, где состоялся концерт с участием ведущих деятелей культуры и искусства нашей страны.

Андрей ДРОБ, пресс-секретарь Минского метрополитена

ЖИВОТНЫЕ НА ДОРОГЕ

Сохатый

Ночью в Светлогорском районе около деревни Боровики грузовик вылетел в кювет из-за выскочившего на дорогу лося.

Авария случилась на трассе Октябрьский – Паричи – Речица. 30-летний водитель грузовика с продуктами ехал из Гомеля в Жлобин. По его словам, примерно на 90-м километре трассы на дорогу внезапно выбежал лось. Водитель пытался избежать ДТП, но в результате автомобиль занесло – он вылетел в кювет и врезался в дерево.

К счастью, мужчина не пострадал. У грузовика из-за ДТП оборвало рулевую тягу и заклинило колеса.

ГРУБОЕ НАРУШЕНИЕ ПДД

…И ехал троллейбус по встречке

Сотрудники Госавтоинспекции продолжают пресекать нарушения Правил дорожного движения, не только неся службу на дорогах и улицах, но и усиленно контролируя дорожную обстановку с помощью камер наружного наблюдения, которые установлены на магистральных улицах областного центра.

Так, 4 мая примерно в 8.00 при осуществлении мониторинга центральных улиц г. Гомеля сотрудником БДПС ГАИ УВД Гомельского облисполкома был выявлен один весьма незаурядный случай: водитель троллейбуса № 8, двигаясь по ул. Советской, на которой в утренние часы постоянно проходит большой поток транспортных средств, решил не ждать, а объехать пробку. Через двойную сплошную линию разметки он выехал на полосу встречного движения, по которой и объехал все стоящие в ожидании автомобили.

Данное нарушение было зафиксировано и передано ближайшему экипажу ГАИ. Водитель троллейбуса пояснил, что не успевал в положенное время приехать к следующему остановочному пункту, поэтому и прибегнул к таким нетрадиционным мерам. Он признал свою вину, но тем не менее был привлечен к административной ответственности, так как грубо нарушил Правила дорожного движения, чем подверг опасности не только себя, но и всех своих пассажиров.

Водители, помните: за рулем вы несете ответственность не только за себя, но и за жизнь всех людей, которых везете в транспортном средстве, поэтому спешки на дороге не должно быть. Стоит более разумно подходить к данному вопросу, а также не забывать о вежливом отношении к другим участникам дорожного движения, отмечает сотрудник отделения по агитации и пропаганде ГАИ УВД Ольга Курбиева.

ВЫХОДНЫЕ

Кому – праздник, а кому – усиленный режим

В минувшие выходные сотрудники Госавтоинспекции несли службу в усиленном режиме на автодорогах и улицах по всей территории Гомельщины, проводили распорядительно-регулировочные действия, оказывали помощь всем участникам дорожного движения и пресекали грубые нарушения ПДД.

И не зря. Ведь только за эти четыре выходных дня правоохранителями было выявлено 47 водителей, которые управляли транспортными средствами в состоянии опьянения, 112 – не предоставили преимущества в движении пешеходам, 300 – не посчитали нужным пристегнуть себя ремнями безопасности и 110 – управляли транспортом, не имея на то права.

Со стороны пешеходов в свою очередь было зарегистрировано 331 нарушение Правил дорожного движения. Из них 56 были фактически изъяты с проезжей части в нетрезвом виде и 75 в темное время суток не обозначили себя световозвращающими элементами.

Благодаря проделанной работе происшествий на дорогах, в которых бы пострадали люди, в минувшие выходные не произошло. Однако накануне, 7 мая, было зарегистрировано смертельное ДТП в Октябрьском районе. Примерно в 23.00 35-летний водитель, управляя мотоциклом без мотошлема и двигаясь по 10-му км автодороги Р82 Октябрьский – Паричи – Речица, выбрал опасную скорость, вследствие чего не справился с управлением и выехал на полосу встречного движения, где совершил столкновение с автомобилем «Альфа-Ромео». В результате ДТП мотоциклист получил травмы, не совместимые с жизнью.

Госавтоинспекция напоминает о неукоснительном соблюдении ПДД всем участникам дорожного движения!

Водители, управляя средством повышенной опасности, вы должны быть максимально осторожными и внимательными на дороге, не подвергать опасности себя и других: пропускайте пешеходов, двигайтесь с безопасной скоростью как в городе, так и на загородных автодорогах, держите дистанцию и обязательно пристегивайте себя и пассажиров ремнями безопасности.

Пешеходы! При переходе проезжей части убедитесь, что водители останавливаются и предоставляют вам преимущество. В темное время суток обозначайте себя световозвращающими элементами и ни в коем случае не выходите на проезжую часть в состоянии опьянения!

Мотоциклистам в очередной раз напоминаем, что единственная защита для вас – это мотоэкипировка, в частности мотошлем, и, конечно же, безопасная манера вождения.

МАРШРУТНЫЕ ТАКСИ

Таран

В Гомеле на Речицком проспекте произошло ДТП – маршрутка на большой скорости «влетела» в троллейбус. К счастью, обошлось без жертв, а пытавшегося скрыться с места аварии водителя задержали. Очевидцы утверждают, что он был пьян.

Как сообщает паблик «ЧП Гомель», авария произошла 11 мая примерно в 17.30 рядом с ГГТУ имени П. О. Сухого. Маршрутное такси № 17 «догнало» троллейбус на приличной скорости. В этот момент пассажиров в микроавтобусе, к счастью, не было. Не пострадали и находившиеся в троллейбусе люди.

Очевидцы утверждают, что сразу после столкновения водитель вышел из маршрутки. Он был в крови и на вид нетрезвый. Однако, несмотря на это, мужчина оперативно покинул место ДТП. Правда, далеко уйти не смог: сотрудники милиции задержали его в ближайших дворах.

Подготовила Надежда ТАРАСОВА-ГУЛЬ, «ТБ»

В небе, на рельсах и вокзалах

Из года в год основным направлением деятельности Могилевского ОВДТ остается обеспечение безопасности граждан от преступных и иных противоправных посягательств на объектах транспорта.

Сотрудники Могилевского отдела внутренних дел на транспорте достойно справляются с поставленными задачами: по итогам 2020-го на территории оперативного обслуживания по сравнению с аналогичным периодом предыдущего года общее число зарегистрированных преступлений по всем линиям служб снизилось с 45 до 33, а удельный вес их раскрываемости увеличился и составил 75,8%.

ВИНОВАТЫ БЕСПЕЧНОСТЬ И АЛКОГОЛЬ

– В прошедшем году уменьшилось количество преступлений, совершенных в общественных местах – в поездах, на станциях и вокзалах. Большая часть – это по-прежнему кражи, причиной которых чаще всего становится беспечность граждан, – констатирует заместитель начальника Могилевского ОВДТ Леонид Рыморов.

В прошлом году только в поездах было совершено 10 преступлений, из них 7 краж. Чаще всего у пассажиров воруют денежные средства и телефоны, чуть реже – иное личное имущество. В группе риска – вещи, оставленные без присмотра. Так, пассажирка поезда региональных линий экономкласса воспользовалась отсутствием соседки и похитила деньги из хозяйственной сумки, а мужчина, ехавший в дизель-поезде Могилев – Осиповичи, лишился подобным образом мобильного телефона.

Легкая добыча для нечистых на руку и граждане, которые путешествуют под градусом. Пока такой пассажир спит крепким сном, воры за это время успевают проверить содержимое его карманов, сумок и пакетов.

– Пассажиры иной раз своими беспечными действиями способствуют совершению преступлений и правонарушений. В вагоне поезда часто распивают алкогольные, слабоалкогольные напитки и пиво, курят в тамбурах, что запрещено. А еще часто перед сном оставляют свое имущество без присмотра на столиках либо в газетных полках, что провоцирует преступника на совершение кражи, – подчеркнул Леонид Иванович.

По итогам года сотрудниками ОВДТ проведен анализ, из которого следует, что более половины хищений составляют забытые или оставленные без присмотра вещи. Более трети – карманные кражи.

Чтобы нахождение в поезде было безопасным, по инициативе ОВДТ в мае и июле проводились специальные комплексные мероприятия «Пассажир». Они были направлены на обеспечение личной и имущественной безопасности пассажиров и членов поездных бригад, а также на выявление и пресечение правонарушений в поездах. Как показывает практика, такие мероприятия остужают пыл тех, кто не прочь поживиться чужим.

Кроме того, ежемесячно проводятся и дополнительные профилактические мероприятия по отработке поездов региональных линий, в том числе во взаимодействии с подразделением ОМОН УВД Минского облисполкома, а также с работниками военизированной охраны Белорусской железной дороги.

В ПОЕЗДАХ И САМОЛЕТАХ

Для обеспечения личной и имущественной безопасности пассажиров в прошлом году сотрудники ОВДТ сопроводили порядка 4,3 тысячи поездов, в том числе более 3600 – региональных линий. В ходе патрулирования нарядами сопровождений в поездах пресечено 254 административных правонарушения, а 95 граждан привлечены к административной ответственности.

Кроме того, сотрудниками ОВДТ за 2020 год на участке обслуживания зарегистрировано 7 фактов правонарушений, создавших угрозу безопасному движению поездов, из которых один случай – это хищение товарно-материальных ценностей, влияющих на безопасность движения. Пик таких правонарушений пришелся на осень – 26–27 октября было зафиксировано три факта замыкания рельсовой цепи на перегонах в районе Могилева и Бобруйска. Неизвестные лица умышленно натягивали проволоку между рельсами – в этом случае автоматика сигнализирует о том, что путь занят, хотя на самом деле состава там нет. 30 октября прошлого года центральным аппаратом Следственного комитета Республики Беларусь по этим фактам возбуждены уголовные дела по ч. 1 ст. 289 (акт терроризма) и ч. 4 ст. 309 УК РБ (умышленное приведение в негодность транспортного средства или путей сообщения).

Сотрудниками ОВДТ обеспечиваются охрана общественного порядка и проведение мероприятий, связанных с предполетным досмотром груза, багажа и ручной клади пассажиров аэропорта Могилев. Для этого ряд сотрудников прошел специальную подготовку на базе Национального аэропорта Минск.

По итогам 2020 года в результате проведенных организационных и практических мероприятий фактов проноса на борт самолетов запрещенных или ограниченных к обороту веществ и предметов не допущено. Как и преступлений, правонарушений, создающих угрозу безопасности полетов на территории Могилевского филиала «Белаэронавигации», связанных с использованием лазерных указок и несанкционированными полетами беспилотных летательных аппаратов.

Стоит отметить, что по сравнению с 2019 годом количество авиарейсов через аэропорт Могилев снижено в связи с пандемией коронавирусной инфекции. Всего было осуществлено 108 авиарейсов, а пассажиропоток составил более 17,5 тысячи человек. Рейсы осуществлялись по маршрутам Могилев – Хургада – Могилев и Могилев – Шарм-эль-Шейх – Могилев.

Большую помощь в обеспечении общественного порядка ОВДТ оказывают добровольные дружины. На базе предприятий и организаций Могилевского отделения Белорусской железной дороги создано и осуществляет свою деятельность 13 добровольных дружин, в которые входит 81 дружинник. За 2020 год сотрудниками ОВДТ во взаимодействии с членами добровольных дружин осуществлено порядка 170 целенаправленных рейдов, сопровождено 899 поездов и пресечено 47 административных правонарушений.

ЗОНА ПОВЫШЕННОЙ ОПАСНОСТИ

Предупреждение гибели и травматизма граждан на объектах железнодорожного транспорта – одно из основных направлений ОВДТ. Работа ведется на постоянной основе совместно со всеми заинтересованными службами.

– Железная дорога всегда считалась местом повышенной опасности. И неумение правильно вести себя в зоне железнодорожных путей, желание сократить путь, излишняя поспешность, невнимательность при переходе железнодорожных путей, нахождение вблизи идущего поезда зачастую приводят к трагическим последствиям, – отметил Леонид Рыморов.

Всего за прошедший год на территории обслуживания Могилевского ОВДТ зарегистрировано 6 несчастных случаев с людьми, из них один – со смертельным исходом. В ходе проведенного анализа установлено, что причиной четырех фактов травмирования граждан стало несоблюдение ими простых правил безопасности при нахождении на объектах транспорта. В еще одном случае девушка совершила попытку суицида и была травмирована пассажирским поездом на перегоне Могилев-1 – Могилев-2. В Бобруйске молодой мужчина погиб под колесами поезда– он вышел на пешеходный переход и бросился под грузовые вагоны.

Как показывает практика прошлых лет, основными причинами травматизма является личная неосторожность граждан, которые пересекают пути в неположенных местах, ходят по путям, будучи в состоянии алкогольного опьянения. Имеют место факты травматизма на пешеходных переходах через пути: люди в наушниках не слышат предупреждающий сигнал поезда и не могут своевременно уступить ему дорогу. Необходимо помнить, что тормозной путь поезда в зависимости от его скорости может составлять несколько сотен метров, и экстренное торможение не всегда позволяет избежать трагедии.

Отдельная категория, которая требует особого внимания, – дети. В прошлом году на объектах транспорта пострадал подросток. Он вместе с другом отправился на рыбалку. Когда ребята шли по платформе железнодорожной станции, мальчик зацепил удочкой высоковольтный провод. Разряд тока расщепил удочку и травмировал школьника. Он получил ожоги 40% тела.

– Мы в очередной раз напоминаем: выполнение всех правил безопасности нахождения на железнодорожных путях поможет избежать трагедий, и только совместными усилиями можно обезопасить жизнь наших родных и близких, – заключил заместитель начальника Могилевского ОВДТ.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

Мостов соединяющая нить

Мосты – одно из самых древнейших изобретений человечества. В мире их великое множество – разных видов, оригинальных, интересных с исторической или технической точки зрения. Одним – несколько тысяч лет, другие только недавно появились на свет. Некоторые совсем маленькие, иные поражают своим размахом. Конечно, каким-то из них повезло больше – часть мостов является символом и достопримечательностью не только населенного пункта, но порой и целой страны.
Однако все они выполняют очень важную роль – призваны соединять берега, преодолевать препятствия и объединять людей.
Мосты стали символом самоутверждения человека и преодоления сил природы. Они несут огромное торговое и стратегическое значение.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ

Гленфиннан – один из красивейших старинных арочных виадуков в мире и самый длинный в Шотландии. Находится он в западной части Северо-Шотландского нагорья между городами Форт-Уильям и Малэйг.

Сооружение протяженностью 380 м, высотой 30 м и шириной 5,5 м состоит из 21 арочного пролета, каждый из которых длиной по 15 м.

Эксплуатируется мост железнодорожной компанией West Highland Railway – он связывает поселения Форт-Уильям и Мэлиг. На одной из опор сооружения в 1997 году в честь его векового юбилея была закреплена памятная доска.

Первоначально строительство виадука было решено доверить компаниям John Aird & Co. и Lucas Brothers, но в связи с волокитой политического толка этим планам не суждено было осуществиться. Джон Эйрд переехал в Лондон, а фирма братьев Лукас распалась. Новым архитектором выступила компания Robert McAlpine & Sons, главным инженером стала фирма Simpson & Wilson. Материалом строительства был выбран бетон. Стоимость сооружения составила 18 904 фунта стерлингов.

Строительство виадука началось в январе 1897 года, в октябре 1898-го по нему уже можно было переправлять грузы, а полноценное его открытие состоялось 1 апреля 1901-го.

В то время это было самое большое сооружение подобного типа. По нему проходит железная дорога. Особое очарование и красоту придает мосту его изогнутая форма. Он как бы опоясывает речную долину и озеро. Сооружение великолепно подчеркивает природную красоту этого замечательного места. С горы открываются прекрасные виды на окрестности Лох-Шил.

Долгое время ходила легенда, что внутрь одной из опор во время строительства упала лошадь. В 1987 году профессор Роланд Пэкстон, используя камеру «рыбий глаз», исследовал внутренности двух крупнейших опор, но не нашел этому доказательств.

Возраст виадука Гленфиннан насчитывает более ста лет, и, несмотря на свою живописность и красоту, здешний железнодорожный маршрут был не слишком популярен. Однако все изменили съемки знаменитого фильма про Гарри Поттера – именно по этому мосту проезжал практически всем известный «Хогвартс-экспресс». Сразу же после выхода киноленты популярность Гленфиннана резко возросла, и по сей день он остается одним из самых примечательных маршрутов Шотландии. Многие туристы с удовольствием покупают билеты на поезд и отправляются в увлекательное путешествие, наслаждаясь видами из окон.

В разное время мост появлялся в таких фильмах и сериалах, как «Круг чистой воды» (1969), «Чарли и Луиза: Девочки-близнецы» (1994), «Монарх Глена» (2000–2005), «Шарлотта Грей» (2001), «Камень судьбы» (2008).

ШВЕЙЦАРИЯ

Виадук Ландвассер – один из самых красивых в Европе – часть 63-километровой железнодорожной линии Альбула на участке между Тузисом и Санкт-Морицем.

Изогнутый шестиарочный одноколейный железнодорожный мост пересекает реку Ландвассер между населенными пунктами Шмиттен и Филизур в кантоне Граубюнден.

Выполненный из темного известняка длиной 142 м и высотой 65 м, возвышающийся над бурлящей рекой, мост давно является символом железных дорог Швейцарии. С юго-восточной стороны он переходит в туннель Ландвассер протяженностью 216 м.

Виадук был построен по проекту Александра Акатоса в 1901–1902 годах компанией Мюллер и Церледер для Ретийской железной дороги. Строительство проводилось по необычной для того времени технологии. Три опоры возводились без лесов. Вместо них были воздвигнуты металлические конструкции, удерживавшие мостовой кран. Он доставлял строительные материалы к месту кладки, которая выполнена из известняка и доломита.

Мост открыли в 1902 году. Его владельцем является Ретийская железная дорога. А ее линия Альбула внесена в Список всемирного наследия ЮНЕСКО.

В 2009-м Ландвассер впервые за 106 лет реставрировали: были заменены рельсовое полотно и шпалы, а каменную кладку укрепили инъекциями специальных растворов. Во время обновления мост не прекращал функционировать, а для того, чтобы рабочим никто не мешал, его полностью обтянули красной тканью, что очень красиво смотрелось. Общая стоимость реставрации составила 4,5 млн швейцарских франков.

Сегодня виадук Ландвассер, имеющий одну железнодорожную колею с уклоном 2%, является известным символом Альбулийской железной дороги, здесь проходит самый популярный в Швейцарии пассажирский поезд «Бернина Экспресс». Ежедневно по этому направлению проходит 60 поездов, что составляет около 22 тысяч маршрутов в год.

ГЕРМАНИЯ

Четырехуровневый арочный железнодорожный виадук Гельчтальбрюкке – образец инженерного искусства XIX века и самый большой в мире кирпичный мост. На его постройку ушло 26 млн кирпичей.

Он проходит между городами Милау и Нечкау, в 4 км западнее города Райхенбах-им-Фогтланд (Саксония), недалеко от границы между федеральными землями Тюрингия и Саксония у города Грайца.

Сооружение высотой 78 м, длиной 574 м и шириной 23 м состоит из 98 арок. В качестве основного материала использован керамический кирпич. Архитекторы выбрали его из-за высокой прочности и низкой степени усадки, кирпич также без проблем выдержит вес и вибрации от поездов, которые несутся на скорости 160 км/ч. Это был наиболее выгодный вариант постройки еще и потому, что в окрестностях моста в почве было много суглинка.

Гельчтальбрюкке был построен в 1846–1851 годах в рамках строительства Саксоно-Баварской железной дороги у города Милау.

При возведении этой магистрали, которая ведет из Лейпцига через Плауэн и Хоф в Нюрнберг, необходимо было преодолеть одно из самых больших препятствий – долину реки Гельч. Поскольку у Саксоно-Баварской железнодорожной компании было не так много средств, она попыталась 27 января 1845 года с помощью конкурса с призовым фондом в 1000 талеров, объявленного во всех немецких газетах, найти выгодное архитектурное решение для строительства моста. На конкурс поступило 81 предложение, но никто из соискателей не смог на основе статических подсчетов оценить нагрузку запланированного железнодорожного сообщения. Поэтому деньги были разделены между четырьмя лучшими предложениями, из которых ни одно не было реализовано.

Председатель комиссии профессор Иоганн Андреас Шуберт на основе собственного опыта статических расчетов создал проект возможного решения, использовав в нем отдельные предложения из конкурсных проектов. Таким образом, этот мост стал первым в мире, рассчитанным по статическим данным.

В этой местности имелись большие месторождения глины, поэтому кирпич, использующийся при строительстве моста, был дешевым и удобным для доставки. Только в нескольких, вызывающих наибольшее сомнение, местах Шуберт планировал пустить в дело гранит.

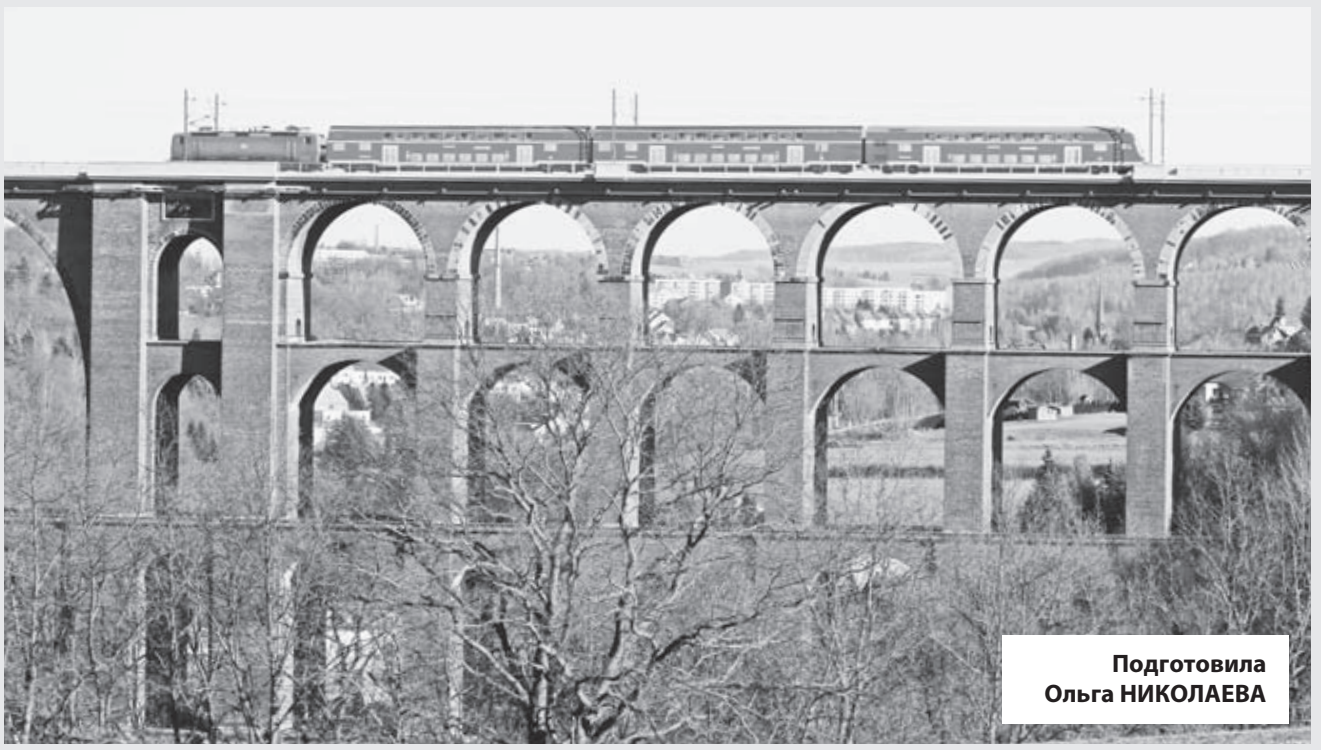
Мост был заложен 31 мая 1846 года. После начала строительства проект еще раз подвергся изменениям из-за возникших технических трудностей. Кроме того, почва на месте возведения в долине оказалась не такой твердой, как предполагалось, из-за чего первоначально запланированные симметричные арки были заменены в центре на одну гораздо более крупную по проекту главного инженера Роберта Вильке. Это еще больше украсило сооружение.

На строительстве ежедневно использовалось 50 000 кирпичей необычного размера: 28x14x6,5 см. Вдоль линии строительства работало около 20 кирпичных заводиков. Всего на возведении было занято 1736 рабочих. Открытие моста состоялось в июле 1851 года.

Гельчтальбрюкке – это одновременно и название головной железнодорожной станции в долине реки Гельч, протекающей под мостом. Оттуда расходятся железнодорожные пути на Райхенбах Оберер Банхоф и Легенфельд (Фогтланд).

В настоящее время сооружение является частью так называемой Саксоно-Франконской магистрали, которая в 1997–2000 годах прошла реконструкцию и позволяет поездам преодолевать извилистые участки со скоростью до 160 км/ч. Вдоль моста проходят живописные дороги, с которых открывается впечатляющая панорама виадука – достижения инженерно-технической мысли.

С 2006 по 2008 год на мосту проходили очередные ремонтные работы. Deutsche Bahn инвестировал в них 2,2 млн евро. В 2009-м мост стал вторым сооружением, внесенным в список исторических памятников инженерно-архитектурного искусства Германии.



Подготовила Ольга НИКОЛАЕВА

Он искал сестренку в облаках

Тот, кто терял близких, знает, что боль души камнем лежит на сердце. Она никогда не проходит, только временами притупляется. Бывают минуты, когда она вновь может полоснуть по сердцу и с новой силой наполнить его отчаянием и горечью утраты. Трудно представить, что чувствуют родители шестилетней Ульяны, погибшей в жутком ДТП в центре Гомеля.

Эта трагедия произошла вечером 4 мая нынешнего года на улице Советской. Citroen проехал на запрещающий знак светофора, после чего столкнулся с автомобилем Nissan, который проезжал перекресток Советская – Крестьянская. От удара Citroen развернуло и выбросило на тротуар, где стояли бабушка и двое детей. Машина сбила ребятишек и врезалась в угол здания. Шестилетнюю Ульяну спасти не удалось. Несмотря на все старания медиков, она скончалась в машине скорой помощи. Ее брат Кирилл остался в живых. После тщательного осмотра мальчика отпустили домой. Он очень грустит без любимой сестренки, и взрослые объясняют ему, что Ульянка сейчас на облачке вместе с дедушкой и другими родственниками. Мальчишка смотрит на небо, пытаясь представить то, о чем ему говорят, но это выше его понимания.

Впрочем, выше понимания многих гомельчан ситуации с авариями на улице Советской, которые здесь повторяются и уносят жизни взрослых и детей. Но об этом – позже. А сейчас представим, что испытали свидетели последнего ДТП, не говоря уже о его невинных жертвах. Бабушка ребятишек, забравшая их из детского садика и возвращавшаяся с ними домой, испытала сильнейшее моральное потрясение.

В сознании маленького Кирилла авария останется негативом в закромах памяти на всю жизнь, хотя родители всячески стараются оградить его от лишнего стресса. Ольга – мама погибшей Ульянки – в горьком раздумье спрашивает: «Почему Всевышний забрал мою принцессу и такое тяжелое испытание послано нашей семье?» Женщина старается держаться изо всех сил, но это плохо ей удается.

На следующий день на месте страшной аварии, в которой погибла шестилетняя девочка, возник стихийный мемориал. Разделяя в душе горе с близкими и родными погибшей Ульяны, люди стали приходить туда с самого утра. Взрослые с детьми, подростки, группа байкеров, пожилые семейные пары, одинокие пенсионеры... Они несли цветы, лампады, игрушки. На лицах людей можно было прочесть недоумение, горечь, сочувствие, негодование.

Ну а что водитель, оказавшийся виновником этого кошмара? Стало известно, что он заключен под стражу. Это – 19-летний парень, водительский стаж которого составляет менее одного года. В отношении его возбуждено уголовное дело по ч. 2 ст. 317 УК (нарушение Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека либо причинение тяжкого телесного повреждения). По этой статье ему грозит до пяти лет лишения свободы.

УЛИЦА СОВЕТСКАЯ КАК ПРИТЧА ВО ЯЗЫЦЕХ…

Что является причиной того, что транспортные средства вылетают как бешеные на пешеходную часть и несут угрозу тем, кто там находится? В Гомеле небезопасной в этом плане является улица Советская, где прослеживается хронология резонансных и жутких дорожно-транспортных происшествий. Итак, в январе 2014 года рейсовый автобус выехал с проезжей части на тротуар в районе сквера имени Громыко. Он остановился только в зеленой зоне сквера, врезавшись то ли в дерево, то ли в деревянную скульптуру. Находившаяся в те роковые минуты на тротуаре женщина погибла. Еще две женщины получили травмы. Дело в том, что у 40-летнего водителя автобуса случился приступ эпилепсии. В отношении него было возбуждено уголовное дело...

В апреле 2016 года произошло еще одно ДТП на Советской. Маршрутный микроавтобус после столкновения с Toyota вылетел на неогражденный тротуар и врезался в стену Старого универмага. Застигнутые врасплох пешеходы буквально отпрыгивали в стороны из-под колес, и только чудом никто из них не пострадал.

А вот еще одна авария, заставившая гомельчан содрогнуться. Она случилась в октябре 2020 года, когда водитель на BMW 740, предположительно участвовавший в уличных гонках, вылетел на тротуар на том же перекрестке Советской и Крестьянской. Мчавшаяся на большой скорости машина сбила трех человек. Водитель и одна из пешеходов, завуч школы № 21 Алла Кузьменко, погибли на месте. Учитель гимназии № 51 Татьяна Бойничева была доставлена в реанимацию без сознания и на всю жизнь осталась инвалидом. Жертв могло быть и больше, если бы потерявший управление автомобиль возле открытой веранды ресторана «Бацькі» не наткнулся на столб. Он и остановил весь этот ужас.

И еще. В апреле нынешнего года около 22.00 автомобиль BMW на площади Ленина потерял управление и вылетел на пешеходную часть, сдвинув ограду. По некоторым данным, водитель перед этим «дрифтил» – намеренно посылал машину в управляемый занос. По счастливой случайности никто не пострадал.

Почему чаще всего такие ситуации происходят на улице Советской и чему учат предыдущие аварии? Прежде всего это центральная улица города с интенсивным движением транспорта. В связи с увеличением потока машин она неоднократно подвергалась реконструкции и была расширена до шести полос. Но вот ограждения при этом были сняты. Гомельчане отмечают, что, несмотря на всевозможные принятые меры, они не чувствуют себя в безопасности, пересекая Советскую.

В городе над Сожем много пожилых людей и детей, которые ежедневно ходят по этой улице. Здесь же расположен театр кукол, его посещают ребята из других районов города. Бывает, что в пешеходных зонах на тротуарах скапливается много народа. И получается, что, несмотря на знаки ограничения скорости, светофоры и прочее, участники дорожного движения на открытых пешеходных переходах не защищены от наездов. Впрочем, как и те, кто находится на тротуаре.

Возникают вопросы: что нужно сделать для того, чтобы обезопасить людей? Что противопоставить наездам? Где гарантия, что какой-либо злостный нарушитель Правил дорожного движения не устроит очередную аварию, в которой вновь пострадают или, не дай бог, погибнут невинные люди? Каждая жертва ДТП на Советской – это трагедия не одного человека, а его семьи, родных и близких.

Перестало биться сердце маленькой Ульянки. Могла ли подумать мама, собирая милую дочурку в садик, что живой свою ненаглядную красавицу больше никогда не увидит?

А жизнь между тем продолжается. На улице Советской она бурлит – машины, пешеходы... Транспортный поток требует разгрузки. Сигналы авто, сменяющиеся огни светофоров, спешащие люди, полосатые зебры. Все, как всегда.

Валентина ШИНКЕВИЧ, «ТБ»

НАЛОГОВАЯ ИНФОРМИРУЕТ

От покрышек до сыров

Советом Министров Республики Беларусь 22 апреля принято постановление № 230 «Об изменении постановлений Совета Министров Республики Беларусь» (далее – постановление).

Постановление принято в целях реализации Указа Президента Республики Беларусь от 6 января 2021 г. № 9 «Об изменении указов Президента Республики Беларусь» (далее – Указ № 9), предусматривающего совершенствование действующего в Республике Беларусь механизма маркировки товаров контрольными (идентификационными) знаками, а также создание нового механизма – маркировки товаров средствами идентификации, предусмотренного Соглашением о маркировке товаров средствами идентификации в Евразийском экономическом союзе от 02.02.2018 (далее – Соглашение).

Так, в частности, постановлением определяются:

перечень товаров, подлежащих маркировке унифицированными контрольными знаками;

перечень товаров, подлежащих маркировке средствами идентификации;

необходимость маркировки остатков товаров, возникающих на дату включения товаров в перечень товаров, подлежащих маркировке средствами идентификации.

Перечень товаров, подлежащих маркировке унифицированными контрольными знаками, в целом аналогичен действующему перечню, утвержденному постановлением Совета Министров Республики Беларусь от 29.07.2011 № 1030 и включающему по состоянию на 22.03.2021 более 20 товарных позиций (чай, кофе, телевизоры, ноутбуки, масло растительное и др.). Определение указанного перечня обусловлено предусмотренным Указом № 9 переходом от широкого ассортимента контрольных (идентификационных) знаков различных видов, применяемых для маркировки каждой товарной позиции, на использование унифицированных контрольных знаков.

***Справочно**. Из перечня исключены соки фруктовые (включая виноградное сусло) и соки овощные, несброженные и не содержащие добавок спирта, с добавлением или без добавления сахара или других подслащивающих веществ и воды, включая минеральные и газированные, содержащие добавки сахара или других подслащивающих или вкусоароматических веществ, и прочие безалкогольные напитки в потребительской упаковке вместимостью до 0,25 литра включительно.*

В перечень товаров, подлежащих маркировке средствами идентификации, включены:

изделия из натурального меха, классифицируемые кодами ТН ВЭД ЕАЭС 4303 10 901 0 - 4303 10 906 0, 4303 10 908 0 (маркировка в Республике Беларусь осуществляется с 20.03.2016);

обувь, классифицируемая кодами ТН ВЭД ЕАЭС 6401, 6402, 6403, 6404, 6405 (срок введения маркировки – с 01.11.2021, маркировка остатков – до 01.03.2022);

отдельные товары легкой промышленности, классифицируемые кодами ТН ВЭД ЕАЭС 6201, 6202, 6302 (срок введения маркировки – с 01.03.2022, маркировка остатков – до 01.07.2022);

шины и покрышки пневматические резиновые новые, классифицируемые кодами ТН ВЭД ЕАЭС 4011 10 000 3, 4011 10 000 9, 4011 20 100 0, 4011 20 900 0, 4011 40 000 0, 4011 50 000 1, 4011 70 000 0, 4011 80 000 6, 4011 90 000 0 (срок введения маркировки – с 01.12.2021, маркировка остатков – до 01.04.2022);

молочная продукция, классифицируемая кодами единой ТН ВЭД ЕАЭС 0401, 0402, 0403, 0404, 0405, 0406, 2105 00, 2202 99 910 0, 2202 99 950 0, 2202 99 990 0 (срок введения маркировки для сыров и мороженого – с 08.07.2021, для молочной продукции со сроком хранения более 40 суток – с 01.09.2021, со сроком хранения до 40 суток (включительно) – с 01.12.2021, необходимость маркировки остатков не предусматривается).

Также постановлением устанавливается дополнительная операция (этап оборота товаров), при осуществлении которой у субъектов хозяйствования, осуществляющих оборот товаров, подлежащих маркировке, возникает обязанность по передаче сведений о них и дополнительной операции (этапе оборота товаров) в систему маркировки. Таким дополнительным этапом будет являться продажа (перемещение) товара в рамках трансграничной торговли. Субъекты хозяйствования, осуществляющие продажу (перемещение) в рамках трансграничной торговли товаров, маркированных средствами идентификации, до осуществления такой операции должны будут передать в систему маркировки информацию, определяемую Министерством по налогам и сборам.

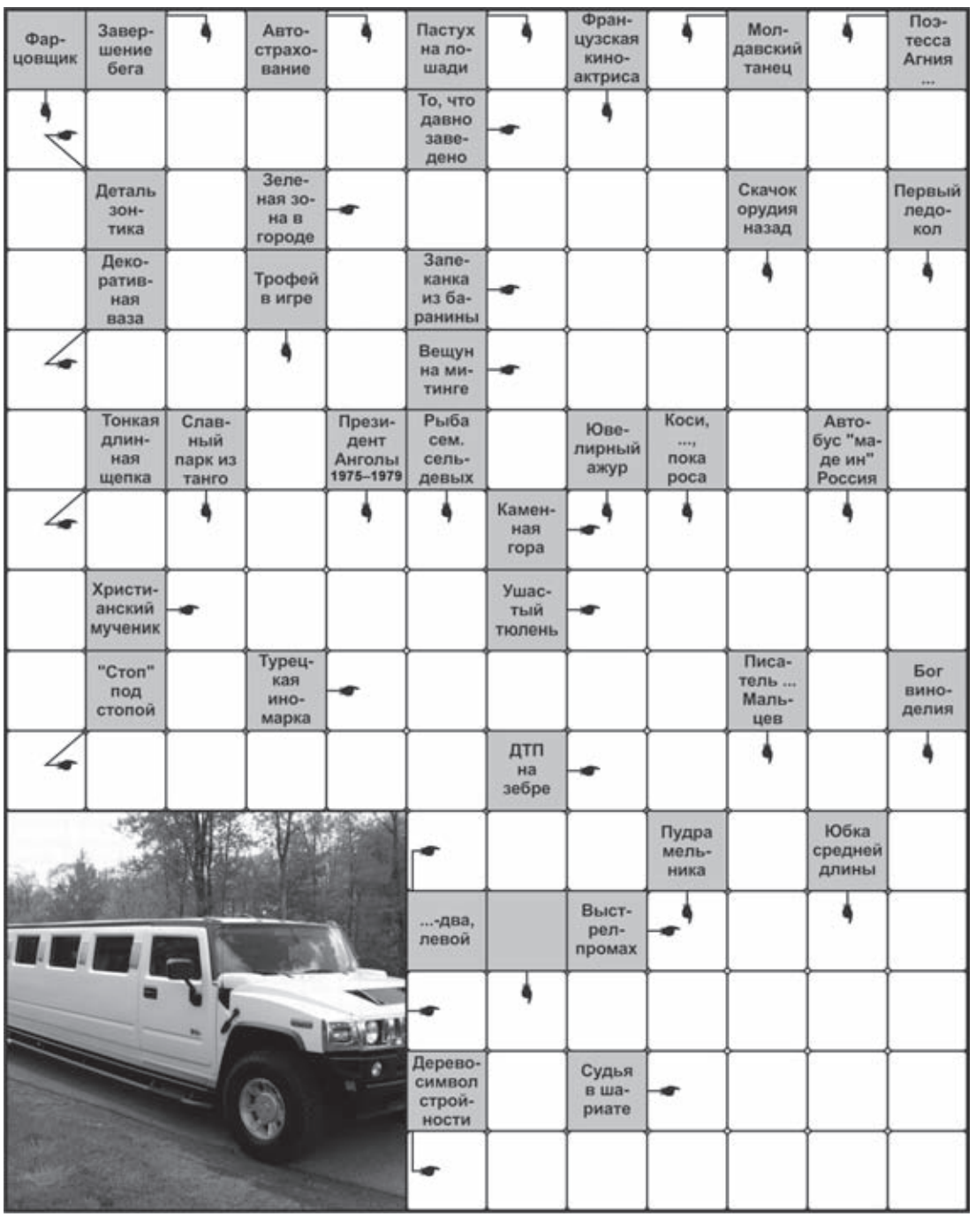
Ввиду изменения терминологии в сфере маркировки товаров, а также отмены изготовления и фактического использования (после использования всех ранее приобретенных) контрольных (идентификационных) знаков в связи с переходом на использование унифицированных контрольных знаков постановлением вносятся изменения в отдельные постановления Совета Министров.

Постановление вступает в силу с 8 июля 2021 года.

Инспекция Министерства по налогам и сборам Республики Беларусь по Партизанскому району г. Минска

СКАНВОРД

Составил Юрий ФАЛИНСКИЙ, г. Минск



ОТВЕТЫ:

ПО ГОРИЗОНТАЛИ: Спица. Обычай. Сквер. Работе. Кашо. Оратор. Лучина. Скала. Азел. Котик. Тофас. Тормоз. Наезд. Атв. Мимо. Лимузин. Кали. Кинарис.

ПО ВЕРТИКАЛИ: Винил. Каско. Ковбой. Сирба. Барто. Снегурант. Беар. Отсат. Ермак. Пруз. Чанр. Нетро. Аноза. Скань. Коса. Пиаз. Елизар. Дионис. Муха. Мидл. Или.

Качество – это надежность

Свыше четырех тысяч водителей механических транспортных средств подготовили и переподготовили организационные структуры ДОСААФ Могилевской области в 2020 году.

– Самый важный показатель при подготовке специалистов – это ее качество. В прошлом году процент сдачи квалификационных экзаменов составил 69,8 против 69,5, – подчеркнул председатель Могилевской областной организационной структуры ДОСААФ Александр Мазур. – Это свидетельствует о том, что выбранный нами курс в образовательном процессе – верный.

Многое в подготовке специалистов зависит от материально-технической базы. В организационных структурах проводится постоянная работа по ее совершенствованию и созданию новой, а также по расширению видов оказываемых услуг.

Так, Осиповичской РОС получены сертификаты на оказание услуг по переподготовке водителей с категории С на категорию D, с В на D, а в Бобруйской ООС – с категории В на D. Услуга по переподготовке водителей международных грузовых перевозок открылась в Кировской и Кричевской межрайонных оргструктурах, а также Осиповичской районной.

Новые легковые автомобили пополнили автопарки Могилевской ООС, Горецкой МРОС и Быховской РОС. Три грузовых автомобиля ГАЗ-3309 были закуплены для Горецкой межрайонной, Бобруйской и Могилевской объединенных организационных структур. Для подготовки водителей категории D в Осиповичской РОС закуплен микроавтобус Volkswagen LT.

По итогам прошлого года второе место среди оргструктур Республики Беларусь, не осуществляющих подготовку водителей для силовых структур, присуждено Горецкой межрайонной организационной структуре.

Четвертое место среди оргструктур Республики Беларусь, осуществляющих подготовку водителей для силовых структур, присуждено Бобруйской объединенной организационной структуре.

Кроме того, для оргструктур ДОСААФ приобретено 11 компьютеров и 19 обучающих программ, усовершенствованы две лаборатории и два пункта технического обслуживания и ремонта техники, проведен текущий ремонт шести автодромов, модернизированы два учебных класса. Всего на совершенствование учебно-материальной базы израсходовано более 325 тысяч рублей.

– В 2020 году подготовка водительских кадров проходила в условиях жесткой конкуренции с организациями государственной и частной собственности, – подчеркнул Александр Мазур. – Но мы не сдаем свои позиции – регулируем цены на обучение, обновляем парк автомобильной техники, а также активно рекламируем себя как в средствах массовой информации, так и в интернете, в частности в социальных сетях. ДОСААФ – это уже настоящий бренд с многолетней историей, который говорит о высоком качестве и ответственном отношении к подготовке водительских кадров.

Если говорить о масштабах, то в минувшем году в учебном процессе и решении повседневных задач ежедневно было задействовано более 100 автомобилей. При этом велась активная работа по обеспечению безопасности эксплуатации транспортных средств и исключению аварийности на дорогах, именно поэтому дорожно-транспортных происшествий по вине работников ДОСААФ не допущено.

На нынешний год перед ДОСААФ Могилевской области также стоят непростые задачи. Во-первых, обеспечить подготовку и переподготовку по рабочим профессиям и военно-учетным специальностям в количестве около 6,6 тысячи человек. Во-вторых, увеличить процент сдачи квалификационных экзаменов с первого раза до 70. А также направить основную часть финансовых средств на приобретение учебных грузовых и легковых автомобилей.

Что касается ремонта и строительства зданий и помещений, то за последние несколько лет проводились различные работы для того, чтобы во всех оргструктурах создать благоприятные бытовые условия для сотрудников и учащихся. В прошлом году, например, в Бобруйской объединенной организационной структуре был оборудован автодром и проведен ремонт учебного класса и кровли гаражей.

В этом году работа продолжится. Так, в Климовичской РОС автодром категории «В» будет оборудован твердым покрытием, в Бобруйской объединенной организационной структуре запланированы строительство эстакады и оборудование элементов автодрома для грузовых автомобилей. В Костюковичской РОС проведут модернизацию учебного класса.

СПОРТ – ЭТО ЖИЗНЬ

Важным направлением деятельности организационных структур ДОСААФ области является также развитие и популяризация авиационных, технических и военно-прикладных видов спорта.

В 201 спортивной секции по техническим, авиационным и военно-прикладным видам спорта ДОСААФ Могилевщины занимается 4658 человек различных возрастных категорий. Для этого имеются соответствующая учебно-спортивная база, спортивная техника и инвентарь.

Спортсмены ДОСААФ области приняли участие в 22 чемпионатах, кубках, первенствах Республики Беларусь по техническим, авиационным и военно-прикладным видам спорта и завоевали 12 медалей различного достоинства. В общекомандных зачетах 6 раз команды становились победителями и призерами соревнований.

Наиболее высоких результатов добились спортсмены в картинге, мотоциклетном спорте, скоростной радиотелеграфии.

– Приоритетными задачами для ДОСААФ всегда были и остаются патриотическое воспитание молодежи, подготовка ее к службе в армии и трудовой деятельности. В этой работе мы взаимодействуем с местными исполнительными и распорядительными органами власти, военными комиссариатами и воинскими частями, учебными заведениями, предприятиями и организациями области. У нас очень хорошие контакты с Белорусским союзом военных моряков, Белорусским союзом офицеров, Белорусским республиканским союзом молодежи, ветеранскими и многими другими общественными организациями и объединениями, – рассказывает Александр Мазур.

В 2020 году в организационных структурах ДОСААФ области был проведен ряд мероприятий в рамках республиканских акций, посвященных очередной годовщине освобождения Беларуси от немецко-фашистских захватчиков и Победе советского народа в Великой Отечественной войне, республиканских месячников оборонно-спортивной, патриотической работы ко Дню защитников Отечества и Вооруженных Сил Республики Беларусь, Дню образования ДОСААФ, Дню Победы и других.

Лучшей оргструктурой Могилевской области, осуществляющей подготовку водителей для силовых структур, стала Бобруйская объединенная организационная структура. Среди оргструктур, не осуществляющих подготовку водителей для силовых структур, первое место заняла Костюковичская районная организационная структура.

В 2020 году организационными структурами области подготовлено и проведено два республиканских соревнования, 42 спортивных мероприятия областного, городского, районного уровня, в том числе совместно с управлениями (отделами) спорта и туризма гор- и райисполкомов.

Мария ЛАСТОЧКИНА, «ТБ»

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 **14.05.2021** в 19.00.
Объем 4 п. л. Тираж месяца 5912. Заказ 1245. 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.