

ПРО ВСЕ ДВИЖЕНИЕ

20 МАЯ 2011 г. № 9 (42)

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА И ДОРОЖНОГО ХОЗЯЙСТВА САРАТОВСКОЙ ОБЛАСТИ, ГАУ «УПРАВЛЕНИЕ ПАССАЖИРСКИХ ПЕРЕВОЗОК»

Конкретный ответ на дорожный вопрос

С наступлением благоприятных погодных условий начался капитальный ремонт самых проблемных участков дорог Балаково – Ершов и Балаково – Пугачев

Кому хоть раз довелось проезжать на автомобиле в этом направлении за последние пару лет, понимает, насколько актуально стоит вопрос замены дорожного покрытия. Ситуация усугубляется с каждым годом, на некоторых направлениях даже пассажирское сообщение закрыли из-за критического состояния дороги.

Ямочный ремонт, проводимый два-три раза в сезон, не приносит никаких ощутимых улучшений. На этом фоне все, кому не лень, обвиняют в плохом состоянии трассы дорожников, мол, плохо ремонтируют: что толку класть заплатки, которые не продержатся и месяца?! Даже школьнику очевидно, что дороги с большим количеством выбоин, трещин и колеиностью не латать надо, а менять целиком. Почему же мы допускаем мысль, что специалисты дорожной отрасли этого не понимают? Почему голословно обвиняем дорожников в воровстве и утверждаем, что дороги ремонтируют некачественно, так, что покрытие разрушается буквально через пару лет? Почему не пытаемся вникнуть в ситуацию и разобраться, кто виноват, а кто прав?!

Автор этих строк попытается на простых примерах объяснить вам, уважаемые читатели, что последний из вышперечисленных вопросов не является риторическим, а имеет вполне конкретный ответ. Виновные в плохом состоянии дорог в нашем регионе действительно имеются, но это отнюдь не дорожные службы, как мы привыкли думать.

Начнем издали, с исто-



рии. Основное количество дорог нашей губернии было построено 30–50 лет назад. Часть из них имеет бетонную основу, часть – щебеневую. Строили разные организации, каждая использовала удобную для себя технологию. Так или иначе, но все дороги тех лет были рассчитаны на нагрузки, которые сейчас кажутся просто смешными – 6 тонн на ось. Сами понимаете, что современная техника превышает эти показатели в 3–4 раза. Если раньше обычный самосвал считался крупной машиной, то теперь появились тоннары, способные перевозить до 40 тонн грузов. Да и количество такого вместительного подвижного состава, курсирующего по нашей стране, увеличилось в десятки раз. Что происходит с дорогой, если по ней интенсивно движется транспорт, много-



кратно превышающий по весу нормативные показатели? Совершенно верно, даже самая крепкая и качественная дорога разрушается. Точнее, сначала разрушается дорожная одежда – верхний слой, который защищает основание дороги. Причем разрушение происходит очень быстро. Наибольший ущерб наносится весной, когда под действием талой воды и

дорожная одежда, и основание промокают, как говорится, насквозь.

Одной из превентивных мер, призванных сохранить дороги в регионе, является запрет на движение грузовиков с массой более 5 тонн на ось с 1 по 31 апреля, который вводится министерством транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области уже два

года подряд. Однако ожидаемых результатов эта мера не дает, поскольку отслеживать и наказывать нарушителей можно лишь с помощью передвижного пункта весового контроля, а он в нашей области лишь один, поэтому не способен отследить даже малую долю КамАЗов, перевозящих щебень из карьеров, и аммиаковозов, активно передвигающихся в районе города Балаково. К тому же запрет не распространяется на транзитные многотонники, которых большинство на основной федеральной трассе левобережья.

Как только сходит снег, дорожники за счет средств на содержание (напомним, что средств на ремонт региональных дорог в областном бюджете просто не предусмотрено) проводят ямочный ремонт, чтобы обеспечить пусть не комфорт, но хотя бы безопасность автомобильных перевозок. Мокрое покрытие стремительно разрушается под колесами тоннаров. Ямочный ремонт приходится повторять и в начале осени с тем же эффектом.

Чтобы разорвать этот замкнутый круг, под контролем минтранса руководством Казенного предприятия «Дирекция автомобильных дорог» пытаются за счет применения современных технологий содержания экономить имеющиеся средства и проводить ремонт самых пострадавших, самых проблемных участков на трассе Энгельс – Пугачев. Так, в прошлом году всего за 10 млн рублей удалось восстановить три участка дороги общей протяженностью 2,5 км. Эту ответственную работу доверили настоящим профессионалам – предприятию «Трек-96» под руководством Михаила Хамизова.

Начало. Окончание на стр. 2



АКТУАЛЬНО



Окончание. Начало на стр. 2

Данная компания более 15 лет специализируется на дорожном строительстве, имеет собственное производство асфальта, насчитывает более 230 сотрудников, более 100 единиц специальной техники, имеет большой опыт сотрудничества с нефтяниками, газовиками и ведущими промышленными предприятиями губернии, которые принимают лишь высочайший уровень качества выполняемых работ.

Все три отрезка дороги прекрасно «перезимовали», отлично показали себя и нынешней весной никаких деформаций на них не наблюдается. По той же надежной технологии проведут восстановление еще ряда латанных-перелатанных отрезков и в нынешнем году. Во второй декаде мая компания приступила к капитальному ремонту 6-километрового участка между Балаково и Пугачевом. Точные координаты: пикеты 233-240 трассы Самара – Пугачев – Энгельс – Волгоград.

Со стороны Балаково недалеко от этого места расположен знак ограничения максимальной скорости до 40 км/час. Если задуматься, так в настоящее время в этом знаке нет никакой необходимости. Дорожное полотно в таком плачевном состоянии, что ни один автомобилист не может позволить себе двигаться быстрее, чем 5 км/час, иначе можно просто «остаться без колес». В воскресенье 15 мая ход работ на данном участке проинспектировал руководитель «Дирекции автомобильных дорог» Петр Валов.

Несмотря на выходной день, работа на объекте шла полным ходом. Три бригады обеспечивали непрерывность ремонтного процесса. Чтобы покрытие было максимально прочным и прослужило как можно дольше, фрезой удаляются не только все неровности и наплывы, но и вся старая и превратившаяся в

труху дорожная одежда вплоть до бетонного основания. Затем укладывается защитный слой. Завершает процесс нанесение слоя ПШО – поверхностно-шероховатой обработки.

По словам Михаила Хамизова, за смену кладут 800–1000 метров дорожной одежды. Соответственно, на выполнение работ на конкретном участке предприятию понадобится в среднем 10 дней:

– Темп работ зависит от возможностей, оснащения, материалов, квалификации сотрудников. У нас с этим все в порядке. Все бригады на объекте работают в тесной связке под руководством Евгения Хохлова – специалиста, чей стаж исчисляется десятилетиями, а профессионализм просто не имеет цены. На этом объекте занято более 30 единиц техники, в том числе компрессоры, катки, метлы, водовозки. 18 КамАЗов обеспечивают бесперебойный подвоз асфальтовой смеси нужной температуры с нашего завода в Степном. Рецепт асфальта подобран специально для данного объекта и рассчитан на большие нагрузки, как на этой федеральной трассе. На каждом этапе работ осуществляется строгий контроль. Если по нормативам на каждый квадратный метр нового полотна должно приходиться 16–18 проходов катка, значит, так и будет сделано. Обратите внимание – асфальт кладется непрерывным полотном, поскольку наш завод способен обеспечить поставку до 100 тонн в час, а значит, дорога не будет похожа на «штопанный кафтан», она будет монолитной и крепкой. Даже в условиях экстремальной эксплуатации, когда по ней непрерывно движутся тоннары, она прослужит три–четыре года.

Уже 16 мая «Трасса - М» начал капитальный ремонт еще на одном проблемном участке – при повороте на Ершов. Ситуа-

ция абсолютно идентичная, с той лишь поправкой, что в разрушении дороги здесь повинны в основном не транзитные фуры, а местные грузовики, те, что возят щебень из карьеров. Здесь протяженность восстановленного участка составит 10 км, завершить работы планируется до середины июня.

Жителями Ершова и Пугачева, которым приходится постоянно «убивать» свои автомобили на этой трассе, новость о проведении не ямочного, а качественного, пусть и частичного ремонта воспринимается позитивно. Однако и обыватели, и представители областной власти понимают, что проблемы в целом такие мероприятия не решают. Отсутствие должного финансирования и высокая интенсивность износа дорог загоняют нас в тупик. Многие с надеждой смотрят в будущее и ждут появления в следующем году региональных дорожных фондов, где будут аккумулироваться средства на дорожное строительство. Впрочем, по мнению Петра Валова, это ожидание не должно помешать региону начать привлекать в дорожную отрасль и внебюджетные средства. Одним из таких источников может стать доход от пунктов весового контроля. Поток многотонных грузовиков, которые разгружают наши дороги, мы остановить не можем, зато можем взимать плату за проезд по территории области. По этому пути пошел Татарстан. Там уже организовано более 30 пунктов весового контроля, которые за 2010 год собрали 1 млрд рублей. Даже если в региональную казну поступит треть этой суммы, согласитесь, уже будет хорошо – спорьте для того, чтобы не латать ямы, а начать заново строить современные и дороги. Поверьте, саратовские дорожники хорошо умеют это делать, просто надо дать им такую возможность.

Влада ЗОРИНА



В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ

Работу ОАО «Центральная диспетчерская служба» проверил и. о. первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Иван Козаченко. Благодаря установленным приборам спутниковой навигации ГЛОНАСС проверяющие смогли в режиме реального времени получить исчерпывающую информацию о скоростном режиме, о количестве и времени остановок, точное время выхода на маршрут по каждому автобусу пригородных и межмуниципальных маршрутов.

Диспетчеры ОАО «ЦДС» следят за перемещениями автобусов в круглосуточном режиме и координируют взаимодействие автотранспортных предприятий области со специальными службами. Возможность отслеживать, сколько машин работает на том или ином маршруте, соответствует ли это количество нормативам и где в данный момент находится то или иное транспортное средство, позволяет в разы увеличить оперативность реагирования на чрезвычайные ситуации в сфере пассажирских перевозок.

«Проверка показала, что ОАО «Центральная диспетчерская служба» обладает кадровым и техническим потенциалом для сопровождения всех транспортных средств в области. Такой постоянный контроль, несомненно, стимулирует водителей к соблюдению правил дорожного движения и линейной дисциплины», – отметил Иван Козаченко. – Водители автопредприятия области понимают, что о любом нарушении сотрудники диспетчерской службы сообщат их руководству, а в случае чрезвычайной ситуации пришлют помощь. В перспективе нужно совместно с представителями органов местного самоуправления и в первую очередь города Саратова решать вопрос о создании единой системы диспетчерского сопровождения общественного транспорта».

АВТОВОКЗАЛ: РАЗВИТИЕ

И. о. первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Иван Козаченко и начальник ГАУ «Управление пассажирских перевозок» Владимир Чеботарев 19 мая 2011 г. в ходе визита на саратовский автовокзал проконтролировали принятые меры антитеррористического характера.



Помимо металлодетектора, которым сотрудники ОАО «СарАвтовокзал» проверяют каждую вещь, сдаваемую на хранение, на входе в здание автовокзала установлен стационарный рамочный металлодетектор. Таким образом, каждый посетитель автовокзала будет проверен на ношение холодного и огнестрельного оружия и взрывных устройств.

Проверяющие убедились в том, что вся территория и помещения автовокзала охраняются сотрудниками частного охранного агентства. На въезде и выезде с территории автовокзала установлен шлагбаум, препятствующий проникновению посторонних транспортных средств. На дорожное полотно нанесена разметка, упрощающая процессы движения и маневрирования водителям автобусов.

Более того, для удобства пассажиров на время ремонта подземного перехода между автовокзалом и железнодорожным вокзалом от дополнительного кассового пункта у стадиона «Локомотив» организованы отправления рейсов на Балаково, Ершов, Красноармейск.

«Проверка ОАО «СарАвтовокзал» показала, что все требования по обеспечению антитеррористической защищенности соблюдаются, – резюмировал итоги рейда Иван Козаченко. – В отличие от компаний, осуществляющих так называемые «заказные» перевозки, руководство автовокзала принимает все необходимые меры по повышению безопасности своих пассажиров».

НИКАКИХ ПРОБЛЕМ

Минтранс опроверг появившуюся в СМИ информацию о том, что в прошлом году речные пассажирские суда не причалывались к остановочным пунктам из-за отсутствия договоренностей с организациями, владеющими причальными стенками.

Подобная информация была озвучена на пресс-конференции министра – председателя комитета по охране окружающей среды и природопользования Саратовской области Игоря Шопена. Эксперты минтранса уточняют, что на остановочном пункте «Кошели» высадка-посадка пассажиров осуществляется непосредственно с судна на берег и обратно. Фактически причиной сокращения речного маршрута на участке Усовка – Кошели являлось обмеление в месте впадения р. Терешки в р. Волгу в момент резкого падения уровня воды. Напомним, что именно из-за недостаточной глубины в протоках р. Волги пассажирские суда маршрута Саратов – Сосновка несколько раз не причаливали к оборудованному остановочному пункту «Пудовкино». Тем не менее министерством транспорта к данному населенному пунктам была своевременно организована доставка пассажиров автомобильным транспортом.

В 2011 году перевозку пассажиров речным транспортом будет осуществлять саратовская компания ООО «Фарватер». Судно, предоставленное данной организацией для обслуживания сокращенного в прошлом году маршрута Саратов – Кошели, обладает меньшей осадкой и способно причаливать и при уровне воды ниже 14,3 метра (по Саратовскому водомерному посту).

НА ПОВЕСТКЕ ДНЯ – «СТРАТЕГИЯ»

В министерстве транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области 6 мая прошла внеочередная коллегия. Главной темой обсуждения стал проект «Стратегии социально-экономического развития области до 2025 года», и в частности, отраслевой блок, связанный с дорожно-транспортным комплексом.

Обсуждение «Стратегии» прошло во всех профильных региональных ведомствах, однако острота и актуальность вопросов, связанных с развитием транспортной инфраструктуры и дорожной сети привлекли, пожалуй, наибольшее внимание общественности. Участие в мероприятии приняли: заместитель председателя правительства области Александр Стрелюхин, заместитель председателя комитета по экономической политике, собственности и земельным отношениям Саратовской областной Думы Сергей Богомолов, временно исполняющий обязанности начальника УГАДН Андрей Самохвалов, начальник отдела, и.о. заместителя начальника управления ГИБДД ГУВД области Федор Мордвинкин, зампред Совета экономического развития при губернаторе области Константин Муренин, а также руководители дорожно-транспортных предприятий региона и журналисты.

Традиционно с основным докладом в самом начале заседания выступил министр транспорта и дорожного хозяйства Иван Панков. Он подробно рассказал о программе реализации первого этапа «Стратегии» до 2015 года.

По словам министра, одним из основных стратегических направлений социально-экономического развития региона является формирование эффективно-дорожно-транспортного комплекса межрегионального значения. Министр пояснил, что для этого у Саратовской области есть все предпосылки: ресурсы, хорошая динамика развития отрасли, значительная доля транспортных услуг в ВРП и, конечно, выгодное географическое положение – по территории области проходят крупные федеральные автомагистрали с выходами в северные и центральные районы России, районы Нижнего Поволжья, Казахстана и Центральной Азии, а также два международных транспортных коридора: «Север – Юг» и «Запад – Восток» («Транссиб»). Пересекаясь на территории области, они образуют мультимодальный транспортный узел.

Однако, как отметил министр, чтобы успешно реа-



лизировать стратегический потенциал, нужно правильно выбрать направления развития, а также грамотно расставить приоритеты по определению первоочередных задач и мероприятий. Кроме этого, необходимо четко понимать и оценивать ту ситуацию, в которой находится дорожно-транспортный комплекс в настоящее время, и учитывать наиболее острые проблемы. В стратегии и программе развития до 2015 года все эти нюансы обозначены.

Ключевыми направлениями формирования эффективно работающего транспортного и дорожного комплексов на долгосрочную перспективу министр Иван Панков назвал планомерное развитие региональной инфраструктуры транспорта и дорог с использованием инновационных подходов и созданием условий для привлечения инвестиций. В частности, для реализации транзитного потенциала транспортной системы Саратовской области необходима качественная дорожная инфраструктура, ее развитие является для региона одним из приоритетных направлений.

Протяженность дорожной сети общего пользования Саратовской области составляет около 25 тыс. км. По показателю плотности автомобильных дорог наш регион почти в три раза превышает средний по России показатель и имеет отставание от среднего значения по Приволжскому федеральному округу на 30%. В общей протяженности автомобильных дорог России доля Саратовской области составляет 1,7%. Для сравнения Самарская область – 1,4%, Волгоградская область – 1,8%.

Однако большое хозяйство доставляет и много хлопот. По словам Панкова, в настоящее время порядка

74% региональных и муниципальных автомобильных дорог не отвечают нормативным требованиям. Только за последние пять лет количество автотранспортных средств в области увеличилось на 32%, а дорожно-уличная сеть городов осталась практически неизменной. Значительная часть дорог исчерпала свою проекционную способность и имеет высокую степень износа.

Также подчеркивалось, что серьезную проблему для развития транспортного комплекса области представляет существенный износ основных фондов всех видов транспорта, который достигает 70–75%. Ослаблены позиции гражданской авиации, водного, а также автомобильного транспорта. Это не позволяет в полной мере использовать конкурентные преимущества этих видов транспорта для увеличения объемов грузовых и пассажирских перевозок, наращивания и реализации транзитного потенциала региона.

Мероприятия, предусмотренные в «Стратегии развития региона до 2025 года», а также в программе ее реализации до 2015 года, конкретно направлены на решение всех вышеперечисленных проблем.

Ставку предполагается сделать на инновационные технологии в дорожном строительстве и реализации крупных инвестиционных транспортных проектов.

Что касается применения углеродных материалов в дорожном хозяйстве, в том числе, для ремонта мостовых сооружений, то оно приведет к снижению стоимости работ не менее чем на 28%, а также к сокращению сроков их выполнения, подчеркнул Иван Панков. В 2011 году с применением этой технологии планируется отремонтировать не менее 10 мостов, протяженностью до 1000 погонных ме-

тров. В 2012 году планируется эти показатели увеличить не менее чем в два раза. В общем и целом в ходе реализации «Стратегии» к 2025 году планируется построить до 1,5 тыс. километров дорог и довести до нормативного состояния 70% дорог и 100% мостов. Плотность сети автомобильных дорог увеличится на 16%. Протяженность дорог увеличится до 11,5 тыс. км (с 9,9 тыс. км)

Среди основных проектов «Стратегии», позволяющих привлечь в область крупных инвесторов, было названо строительство нового авиатранспортного узла в г. Саратове. В конечном итоге аэропорт должен стать мультимодальным транспортным логистическим узлом нашего региона, в котором будут сосредоточены объекты транспортной инфраструктуры всех видов транспорта: железнодорожные и водные пути, автомобильные трассы, в том числе федеральные с большим грузопотоком. На данный момент ведутся работы по оформлению и выкупу земельных участков под строительство, а также по привлечению инвесторов. «В мае мы планируем подготовить все необходимые материалы для сдачи проекта на государственную экспертизу», – подчеркнул министр Иван Панков.

Не менее важным является и проект по строительству западного обхода Саратовского железнодорожного узла с усилением участка «Липовский – Курдюм». Планируется, что благодаря данному обходу транзитный грузопоток, проходящий по территории областного центра, а также перевозка нефтеналивных и химически опасных грузов будут вынесены за пределы города, что в свою очередь позволит реализовать концепцию «легкого метро».

В ходе обсуждения транс-

портной инфраструктуры Александр Стрелюхин отметил, что производственные мощности речных портов г. Саратова и г. Балаково не используются в полном объеме. Развитие водного транспорта, использование плавсредств для перевозки сырья и готовой продукции позволит не только значительно увеличить показатели по грузообороту, но и в перспективе открыть дополнительные площадки реализации добытого песка и привезенного с других областей щебня.

После выступления Ивана Панкова зампред правительства Александр Стрелюхин предложил участникам коллегии отступить от запланированного регламента и провести заседание в режиме конструктивного диалога, неформально высказывая предложения о том, какие еще моменты следует учесть при стратегическом планировании развития дорожно-транспортного комплекса: «Поскольку в настоящее время идет детальная проработка «Стратегии», важно учесть все мнения, чтобы документ был рабочим, не оторванным от реальности».

Руководитель компании «Межгородтранс» Борис Кайданов, в частности, отметил, что в программном документе необходимо предусмотреть стратегию развития внутрирайонных перевозок. По его мнению, от районных центров до областного центра должен курсировать только высокопроизводительный транспорт большой вместимости, эта же тенденция наблюдается и на мировом рынке автомобильных пассажирских перевозок. Это позволит решить целый комплекс проблем, таких как загруженность улиц Саратова, вопросы безопасности, производительности труда и даже безработицы в сельской местности: «Опыт перспективного планирования пассажирских перевозок был развит на территории области в прошлом, но, к сожалению, от него отказались. Сейчас самое время вернуться к подобной практике». Это мнение нашло поддержку среди участников заседания.

Подводя итоги мероприятия, Александр Стрелюхин еще раз обозначил важность принятия документа, определяющего долгосрочные перспективы региона: «Без развития транспортного комплекса невозможно развивать экономику. На сегодняшний день есть вопросы в работе автомобильного, водного, городского электрического транспорта и их надо решать. Все моменты, которые обсуждались на коллегии, будут доработаны и учтены. Реализация планов, прописанных в «Стратегии проектов, трудна, но достижима».

Дарья СОМОВА

РАЗВИТИЕ

УСТРАНИЛИ НЕДОСТАТКИ

Поездка по мосту Саратов-Энгельс станет более комфортной

Буквально в прошлом номере мы рассказывали читателям, что ремонтные работы моста, связывающего областной центр и его город-спутник, идут полным ходом в соответствии с разработанным и утвержденным планом. Определенные коррективы в существующий план внесла сама жизнь. Дело в том, что качество дорожного покрытия на некоторых участках мостового сооружения стало таким плохим, что откладывать проведение работ по восстановлению верхнего слоя дороги было уже просто невозможно. В областном дорожном ведомстве было принято решение исправить ситуацию.

Эксперты определили четыре самых поврежденных участка: два на полосе Саратов-Энгельс и два на противоположной полосе. Колея и наплывы, достигающие высотой до 5-7 см, сделали проезд по мосту настоящим испытанием как для автомобилистов, так и для машин и уже начали создавать угрозу безопасности движения. Это и стало ключевым фактором для принятия решения о начале ремонта. Чтобы провести его с минимальными помехами для движения автомобильного транспорта, все работы провели в ночное время с десяти часов вечера и до шести часов утра.



17 мая ремонтные работы на мосту начала ведущая дорожно-строительная компания с прекрасной репутацией «Автогрейд», не имеющая себе равных в регионе по количеству и качеству спецтехники. Специалисты именно этого предприятия строили дорожное покрытие на мосту через Алексеевский овраг и на мостовом переходе в селе Пристанное. Понятно, что характер работ, проводимых на мосту Саратов-Энгельс, отличается по своей сути, поскольку они не являются завершающим этапом ремонта моста, а всего лишь призваны устранить самые сильные повреждения дорожного полотна. Однако тот факт, что проводят работы настоящие профессионалы, вселяет надежду, что все сделано с максимально возможным качеством.

На данном объекте использовалась самая современная техника: высокотехнологичный асфальтоукладчик, два гладковальцевых катка,

два погрузчика, поливочная машина с щеткой, компрессор передвижной, фреза, шесть самосвалов. Этого количества машин хватало, чтобы подвозить асфальт в необходимом объеме и чтобы асфальтоукладчик не простаивал ни минуты. Ввиду большого количества ручных работ, на объекте трудилась бригада, насчитывающая более 20 человек.



Даже после десяти часов вечера движение по мосту отличается большой интенсивностью – лето есть лето. Безусловно, это определенным образом осложняло работу дорожников.

Изначально планировалось завершить ремонт четырех участков за три дня, но уже по ходу дела срок пришлось увеличить. В первую ночь двухметровой фрезой на глубину 2 см и по ширине полосы, составляющей 3,6 метра, срезали старое дорожное покрытие, которое представляло череду ям и кочек – углубляться в описание повреждений не будем, многие сами знают, «какой» была дорога. В общей сложности сняли более 11 тонн поврежденного асфальта. Образовавшиеся «корыта» заполнили асфальтовой смесью типа «Б», первой марки. Во вторую ночь удалось уложить около 1200 погонных метров покрытия двумя участками. Средняя толщина



слоя нового асфальта с учетом того, что на некоторых участках высота колеи приближалась к десяти сантиметрам, составил порядка 4 см. Намек на колею кое-где, конечно, остался, но ехать по полосам в обоих направлениях по мосту стало намного комфортнее. Руководство министерства транспорта и дорожного хозяйства надеется, что теперь ждать завершения ремонта моста, – а эти сроки напрямую зависят от объема финансирования – станет намного проще.

Анна КОМОВА



КОНТРОЛЬ

ЖИЗНЬ ПОСЛЕ КОНКУРСА

Министерство транспорта проверило работу перевозчиков, победивших в конкурсе на обслуживание пригородных маршрутов.

В том, что условия конкурса выполняются в полном объеме и на маршрутах Саратов – Энгельс курсируют новые МАЗы, убедились члены выездной комиссии минтранса во главе с и. о. первого заместителя министра транспорта и дорожного хозяйства Иваном Козаченко.

Проверка проводилась в вечерние часы пик – с 17.30 до 18.30. Несмотря на время проверки, выделенная для общественного транспорта полоса в сторону железнодорожного вокзала была свободна для движения. Все автобусы на направлении Саратов – Энгельс двигались строго в соответствии с утвержденным графи-



ком. Единственным сдерживающим движением фактором были автобусы № 11, собирающие за собой вереницу автобусов других маршрутов. Тем не менее, увидев проверяющих, водители и этого маршрута заметно прибавили скорость, а кондукторы, до этого принимавшие плату за проезд исключительно на выходе, принялись обилечивать пассажиров в салонах, чем значительно сокра-

тили время посадки-посадки на остановочных пунктах.

«Уберите с Московской одиннадцатые, и движение сразу наладится, – заявила одна из пассажирок, ожидающих на остановке. – Я сама из Саратова, но езжу только на энгельских маршрутах, здесь и салоны чистые, и автобусы не плетутся еле-еле от остановки к остановке, и в переднюю дверь на выход пробиваться не нужно».

Во время проверки начальник ГАУ «Управление пассажирских перевозок» Владимир Чеботарев провел контрольный замер соотношения пригородного и городского транспорта на ул. Московской. Подсчеты показали – на 20 единиц транспорта городских маршрутов приходится 4 автобуса Саратов – Энгельс, что не может являться причиной пробок на ул. Московской. Более того, теперь на маршруте № 284к Энгельс ЖДВ – Саратов ЖДВ курсируют семь новых автобусов марки МАЗ, закупленных ООО «Транс-Экспресс-Сервис». Каждый из этих низкопольных автобусов оснащен кондиционерами, которые способны поддерживать комфортную температуру в салоне даже в сильную жару.

«Наличие кондиционеров в салонах автобусов необходимо. И опыт прошлого года – лишнее тому подтверждение. Министерством продолжается

работа по повышению комфорта и качества пассажирских перевозок, обновлению подвижного состава, – отметил заместитель министра Иван Козаченко. – Общение с пассажирами подтверждает, что перенос автобусов Саратов-Энгельс на ул. Кутякова негативно скажется на качестве обслуживания не только жителей Энгельса, но и Саратова, ухудшится ситуация с пробками, увеличится длительность поездки».

Денис ОРЛОВ



ПАССАЖИРСКИЕ ПЕРЕВОЗКИ: ДИЛЕТАНТОВ НЕТ

Ведущим отделом ГАУ «Управление пассажирских перевозок» является именно пассажирский. Здесь работают люди, которые знают, как обеспечить жителей губернии комфортными и безопасными транспортными услугами.

Простому человеку порой сложно разобраться в витиеватых структурах власти: кто и что регламентирует, кто и за что отвечает. Например, до сих пор многие наши земляки по привычке считают, что областное правительство и его отраслевые министерства контролируют работу муниципалитетов. Это уже давно не так – федеральный закон 131-ФЗ о местном самоуправлении передал все полномочия территориальным органам. По всем вопросам, в том числе и по транспортному обеспечению населения в Саратове, Энгельсе, Балаково и любом другом городе и селе региональные власти могут консультировать, давать рекомендации, предлагать варианты решения. А уже местные власти решают, будут ли они прислушиваться к этим рекомендациям и советам. Практика все той же транспортной отрасли показывает, что зачастую главы муниципальных образований предпочитают искать свой собственный путь, снова и снова изобретая велосипед и заставляя расплачиваться за собственные ошибки и некомпетентность рядовых пассажиров.

На уровне региона таких проблем не возникает – сказывается опыт. И «горячая линия» минтранса, и любые другие механизмы интерактивной обратной связи с жителями губернии говорят о том, что нареканий к работе межмуниципального и пригородного транспорта – это как раз компетенция отраслевого областного ведомства под руководством Ивана Панкова – практически не возникает. Любые замечания, которые появляются в блоге министра или поступают по телефону 240-240, подлежат рассмотрению в считанные дни. Отчеты о проверке поступившего сигнала доводятся до обратившегося с вопросом человека. Всю эту



работу проводит ГАУ «Управление пассажирских перевозок» – структура, главной задачей которой является обеспечение потребности жителей региона в транспортных услугах.

Ведущим отделом управления является, безусловно, отдел пассажирских перевозок. На плечах его сотрудников – организация и управление перевозками транспортом общего пользования, а также контроль над соблюдением прав льготников при пользовании автомобильным, городским электрическим, железнодорожным и водным транспортом пригородного сообщения.

МАРШРУТНАЯ АНАЛИТИКА

Организация автомобильных перевозок является приоритетом в работе и управления, и отдела. Если у жителей Саратовской области появляются предложения по открытию, закрытию, изменению регулярных автобусных маршрутов, то рассматривают эти вопросы именно в отделе пассажирских перевозок. Деятельность в этом направлении ведется весьма активно. По словам руководителя отдела пассажирских перевозок Андрея Иванова, только в прошлом году были организованы пригородный автобусный маршрут регулярных перевозок № 241 Саратов (пл. Ленина, п. Солнечный, п. Юбилейный) – с. Усть Курдюм (Пляж), новые автобусные маршруты между субъектами Российской Федерации № 810 Саратов – Нижний Новгород, № 891 Саратов – Липецк. В настоящее время в целях изучения пассажиропотока и улучшения транспортного обслуживания населения организована работа по маршрутам Турки – Ртищеву, Саратов (Стадион «Волга») – Красный Октябрь. Прорабатываются вопросы по организации нового пригородного автобусного маршрута регулярных перевозок № 300 Саратов (Северный рынок) – г. Энгельс – пос. Прибрежный, новых автобусных маршрутов между субъектами Российской Федерации Саратов – Соль-Илецк, Саратов – Петровск –

Малая Сердоба – Сердобск – Беково, Саратов – Петров Вал, Саратов – Таганрог, Саратов – Казань, Саратов – Курск, Ртищеву – Беково – Пенза.

Работа над корректировкой маршрутной сети, ведению учета паспортов маршрутов – лишь вершина айсберга. Огромный объем работ связан с изменением расписания и схем движения на действующих маршрутах с учетом пожеланий граждан. Для того чтобы вынести заключение по тому или иному предложению, проводится планомерное об-



следование пассажиропотока, проводятся соответствующие расчеты. Это нам, простым пассажирам, кажется, что нет ничего сложного в том, чтобы взять и добавить лишний рейс. На деле все не так просто. Ведь каждый рейс должен быть экономически обоснован и по-настоящему востребован жителями, чтобы расходы на его организацию были максимально оправданными.

Перед выходными и праздничными днями специалисты отдела прорабатывают вопросы по увеличению количества рейсов. В частности, к майским праздникам в 2011 году благодаря достигнутой договоренности с Автовокзалом и автотранспортными предприятиями на территории области было выполнено 147 дополнительных рейсов по пригородным и междугородным автобусным маршрутам, которыми было перевезено в общей сложности более трех тысяч пассажиров.

КОНТРОЛЬ НА ВСЕХ ЭТАПАХ

Конечно, контроль над работой автоперевозчиков подразумевает их конкурсный отбор. Гарантировать жителям комфортные и безопасные перевозки на регулярных автобусных маршрутах межмуниципального сообщения можно лишь в том случае, если изначально к транспортному обслуживанию допущены только лучшие из лучших. Отдел пассажирских перевозок формирует конкурсные условия с учетом современных требований к безопасности и комфорту, за-

готовятся предложения по их дисквалификации и замене.

Отдел активно взаимодействует с автовокзалами, автостанциями, автотранспортными предприятиями и иными организациями по вопросам качества оказываемых услуг – стандарты качества должны быть одинаково высоки в каждой организации, имеющей отношение к процессу перевозок.

Еще одна прерогатива отдела – контроль над перевозками льготных категорий граждан на всех видах пригородного и городского общественного транспорта. В этой связи специалисты рассчитывают объем средств на возмещение выпадающих доходов перевозчикам, вносят предложения по изменению тарифов на пассажирские перевозки, распределяют денежные средства, полученные от продажи социальных месячных проездных билетов и компенсацию выпадающих доходов между перевозчиками за перевозку льготников.

АВТОРИТЕТНОЕ МНЕНИЕ

Помимо всего прочего, отдел оказывает консультационную, справочно-информационную помощь автотранспортным предприятиям и гражданам по вопросам организации транспортного обслуживания населения. Что входит в это понятие? Да все, что угодно!

Например, управление уделяет большое внимание обеспечению высокой культуры обслуживания пассажиров и безопасности перевозок. Чтобы «подтянуть» перевозчиков в этом вопросе с ними периодически проводятся специальные семинарские занятия по повышению культуры обслуживания пассажиров, организации перевозок и безопасности дорожного движения. Также эксперты отдела помогают автотранспортным предприятиям оптимизировать работу с целью снижения транспортных расходов, повышения эффективности использования транспортных средств, производительности труда с учетом зарубежного опыта и опыта других регионов страны.

Естественно, для того чтобы эффективно оперировать такой информацией, ее необходимо постоянно собирать и анализировать, а для этого необходим высочайший уровень подготовки и профессионализм, такой как у сотрудников отдела пассажирских перевозок.



нимается подготовкой конкурса, который организуют раз в год, а в ближайшем будущем будут проводить раз в три года. По большому счету, именно прозрачный и жесткий отбор является залогом минимального количества жалоб и нареканий от пассажиров и с этой функцией, как показывает сама жизнь, специалисты отдела прекрасно справляются.

Подтвердить заявленное высокое качество обслуживания пассажиров позволяют выездные комплексные проверки, которые постоянно проводятся специалистами отдела перевозок и экспертами других отделов управления. Постоянно отслеживается такой важный в плане качества услуг показатель, как линейная дисциплина перевозчиков. Проводится анализ нарушений правил перевозок и срывов рейсов, выпуска подвижного состава, выполнения рейсов, регулярности движения. В случае выявления недоброкачественных перевозчиков – редко, но такое бывает –

СМЕНИЛСЯ ПЕРЕВОЗЧИК – ИСЧЕЗЛИ ПРЕТЕНЗИИ

В том, что качество оказания транспортных услуг во многом зависит от желания руководства предприятия-перевозчика организовать работу на высоком уровне, убедились специалисты минтранса и управления пассажирских перевозок.

В рамках проводимой министерством транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области работы по проверке качества транспортных услуг, предоставляемых перевозчиками, 16 мая была проведена выездная проверка автобусного маршрута № 247А Саратов (п. Солнечный) – Энгельс (Ярмарка).

Подчеркнем, что минтранс регулярно проводит выездные проверки работы общественного транспорта для принятия своевременных мер по выявлению и устранению нарушений, повышению дисциплинированности водителей и кондукторов.

Ранее неоднократно на «горячую линию» 240-240 поступали жалобы на нерегулярность движения автобусов по данному маршруту. После проведения конкурса по допуску перевозчиков для работы на маршрутах регулярных перевозок маршрут был передан другому предприятию. С контрольной проверкой соблюдения правил перевозки пассажиров и графиков движения на маршруте специалисты министерства выезжали на остановки «Т/Д Форум» и «Ул. Лебедева – Кумача».

Результаты мониторинга показали, что интервалы движения в 20–25 мин. новым перевозчиком соблюдаются, на маршруте ежедневно работают десять автобусов большой вместимости марки «Ман», «Мерседес», в салоне автобусов работали кондукторы, объявлялись остановочные пункты.

ШОКОВАЯ ПРОФИЛАКТИКА

В Приморском крае стартовал эксперимент по перевоспитанию водителей, нарушающих правила перевозки детей.

Пресс-служба краевого УВД ГИБДД сообщает, что отныне тем автомобилистам, в салонах которых дети не пристегнуты ремнями безопасности или не находятся в специальных креслах, прямо в патрульной машине будут показывать с ноутбука документальный фильм «Туфельки». Этот 10-минутный фильм, снятый в сотрудничестве с ГИБДД Новосибирской области, содержит реальные кадры с мест дорожно-транспортных происшествий, произошедших в Новосибирской, Свердловской, Челябинской областях и Республике Марий Эл. Зрелище настолько тяжелое, что данный фильм не рекомендован к просмотру несовершеннолетним, беременным женщинам и лицам с неустойчивой психикой. Планируется, что после просмотра желания нарушать правила безопасности и подвергать детей неоправданному риску у водителей больше не возникнет.

НОВОСТИ «РЖД»

АБОНЕМЕНТ: УДОБНО И ВЫГОДНО

С начала года на проезд в пригородных поездах Приволжской железной дороги оформлено свыше 10 тысяч абонементных билетов.



В Саратовском регионе ПривЖД было оформлено около 2 тысяч абонементных билетов. Наибольшим спросом среди пассажиров пользуются абонементные билеты «рабочего дня», «ежедневно» и «выходного дня».

На Приволжской железной дороге, в том числе в Саратовском регионе, можно приобрести различные виды абонементных билетов:

- абонементные билеты «ежедневно» (для проезда во все дни недели);
- абонементные билеты «рабочего дня» (для проезда в рабочие дни недели);
- абонементные билеты «на даты» (для проезда в определенные даты);
- абонементные билеты «выходного дня» (для проезда по пятницам, субботам, воскресеньям, понедельникам и праздничным дням);
- абонементные билеты на 10–20 дней.

При оформлении абонементного билета пассажиры получают возможность сэкономить не только деньги, но и время. Скидка от стоимости проезда по разовому проездному документу (билету) составляет 20%. Данные виды абонементных билетов предусмотрены для платной категории пассажиров. Стоимость абонементного билета зависит от его вида, условий и порядка использования, протяженности маршрута следования, срока действия абонементного билета. Приобрести абонементный билет можно одновременно в любой пригородной кассе, но не более чем за 30 суток до начала срока действия.

До 2 июня ОАО «Саратовская ППК» проводит лотерею «Счастливый абонемент». Каждый пассажир, приобретающий абонементный билет, становится ее участником и может выиграть один из ценных призов. Розыгрыш призов состоится 10 июня 2011 года в пригородном зале железнодорожного вокзала ст. Саратов-1. Дополнительная информация по справочному телефону ОАО «Саратовская ППК»: (8452) 41-07-84 (с 8 до 17 часов в будние дни).

ЛУЧШАЯ ИДЕЯ

Вагонное эксплуатационное депо Анисовка Приволжской железной дороги стало победителем конкурса «Лучшая инициатива по охране труда» среди предприятий Саратовской области.



Конкурс по охране труда ежегодно проводится министерством занятости, труда и миграции Саратовской области. Его целью является совершенствование государственного управления охраной труда на территории региона. Всего в нынешнем конкурсе приняли участие более 40 предприятий. Победителем конкурса в номинации «Лучшая идея» стало предприятие Приволжской магистрали – Вагонное эксплуатационное депо Анисовка. Идея создания и использования видеофильмов для профилактики производственного травматизма была поддержана министерством занятости, труда и миграции Саратовской области.

Эксплуатационные участки депо Анисовка охватывают территорию значительной части Саратовской области. Основной задачей предприятия является техническое обслуживание грузовых и пассажирских вагонов. На предприятии трудится более 1 000 человек. В депо ежегодно реализуется программа мероприятий по улучшению условий и охраны труда. В 2010 году на эти цели было выделено более 3,5 млн. рублей. Основная часть этих средств была направлена на мероприятия по снижению травматизма на предприятии и улучшению санитарно-гигиенических условий труда.

В текущем году планируется проведение капитального ремонта пункта технического обслуживания на станции Перелюби, а также приобретение переносных радиостанций для осмотровщиков вагонов. На постах обогрева для осмотровщиков вагонов будут установлены сплит-системы. Для снижения воздействия вредных факторов работникам депо выдаются новейшие средства защиты, спецодежда, обладающая водоотталкивающими свойствами, спецодежда для защиты от масел и кислот. На эти цели уже направлено около 1,5 млн. рублей.

В эксплуатационном вагонном депо Анисовка оборудован кабинет по охране труда. Здесь установлен автоматизированный обучающий комплекс, в который входит тренажер ЛТЭК для реанимации пострадавших.

ЛЕТНИЕ УСЛУГИ

Летом 2011 года на Приволжской железной дороге будут работать 93 билетные кассы по продаже билетов на поезда дальнего следования.



В связи с увеличением пассажиропотока дополнительно будут открыты билетные кассы на станциях: Саратов-1, Петров Вал, Сарепта, Волгоград-1, Владимировка, Верхний Баскунчак и Гмелинская. Также для граждан, пользующихся услугами пригородного комплекса, будут работать дополнительные билетные кассы на станциях и остановочных пунктах: Саратов-1, Комсомольский, Примыкание, Зуборезный, Саратов-2, Депо, Саратов-3, Студгородок, Площадь им. В. И. Ленина, Молодежная, Трофимовский-1, Анисовка, Мясокомбинат, Жасминная, Сокурский тракт, Астрахань-1.

Произвести оплату за проезд в поездах дальнего сообщения пассажиры могут не только наличными, но и с помощью банковских карт платежных систем VISA, MasterCard, Union Card на вокзалах Саратовского региона – Аткарск, Балаково, Ершов, Сенная; Волгоградского региона – Арчеда, Волгоград-1, Волжский, Петров Вал, Сарепта, Себряково, Филоново; Астраханского региона – Астрахань-1, Верхний Баскунчак. Только за 4 месяца 2011 года этой услугой воспользовались уже около 8 тысяч человек, что в 2 раза больше, чем в прошлом году.

Кроме того, на станциях Саратов-1 и Волгоград-1 с помощью транзакционных терминалов регистрации пассажиры смогут самостоятельно оформить проездные документы, ранее заказанные и оплаченные через Интернет.

Для удобства саратовцев и гостей города, в том числе на станциях Саратов-1, Балаково, Аткарск, Волгоград-1, Астрахань-1, работают информационно-справочные установочные системы «Экспресс». С помощью таких установок можно бесплатно и оперативно получить необходимую для поездки информацию: расписание движения поездов от станции отправления до станции назначения, справки о наличии свободных мест в поездах дальнего и пригородного сообщения и стоимости проезда в зависимости от типа вагона, категории поезда, комплекса предоставляемых услуг.

На табло коллективного пользования в режиме реального времени пассажиры, отправляющиеся в поездку или ожидающие родственников на вокзалах, могут увидеть информацию о наличии мест в поездах с указанием типов вагонов и фактическом прибытии поездов.

ВОЙНА С БЕЗБИЛЕТНИКАМИ

Ежемесячно в пригородных поездах Саратовского региона Приволжской железной дороги выявляется более тысячи безбилетных пассажиров.



С января по апрель 2011 года разрезными билетными кассирами ОАО «Саратовская пригородная компания» было проверено свыше 4 тысячи пригородных поездов. Билеты проверялись при посадке, а также в пути следования. В результате было выявлено свыше 4 тысяч безбилетных пассажиров. С пассажиров, которые не приобрели билет на станциях, где есть действующие пригородные билетные кассы, был взят сбор за услугу оформления билета на общую сумму свыше 100 тыс. рублей.

Чаще всего «зайцы» попадают в черту города Саратова. Они не покупают билеты на станциях и остановочных пунктах, где есть пригородные билетные кассы.

Для выявления безбилетных пассажиров и снижения их количества в утренние часы проводился перронный контроль на станциях Анисовка и остановочном пункте Приволжский, а также на участках Анисовка – Татищево, Саратов – Татищево, Анисовка – Сокурский тракт, Саратов – Багаевка. В апреле текущего года в регионе был объявлен месячник по борьбе с безбилетным проездом и организовано сопровождение пригородных поездов совместно с сотрудниками Приволжского ЛУВДТ. По его итогам выявлено около 800 безбилетных пассажиров.

Напомним, на станциях и остановочных пунктах, где имеются стационарные билетные кассы, пассажир обязан приобрести билет до посадки в пригородный поезд. Пассажир, осуществляющий поездку в поезде пригородного сообщения без проездного документа (билета), считается безбилетным и обязан оплатить не только стоимость проезда, но и дополнительную услугу за оформление билета в размере 24 рубля.

Для обслуживания пассажиров, которые производят посадку в пригородные поезда на станциях и остановочных пунктах, где нет билетных касс, работают разрезные билетные кассиры. С таких пассажиров сбор за дополнительную услугу не взимается.

Федеральные и региональные льготы также должны взять в кассе безденежный билет до посадки в поезд.

ИНТЕРЕСНЫЙ ФАКТ

МАЙСКИЙ ГАМБИТ



ОВНЫ, относящие себя к разряду офисных работников, впереди у вас прекрасное время...

ТЕЛЫЦЫ, вам звезды пророчат большое количество деловых встреч и командировок...



БЛИЗНЕЦЫ, раскройте для новых эмоций и знакомств. Скорее всего, именно новые друзья и коллеги...

РАКИ, во второй половине месяца вас ждет тесное общение с начальством. Инициатива встречи и откровенного разговора...



ЛЬВЫ, все ваши действия в последний период очень напоминают сизифов труд. Однако даже осознание этого факта...

ДЕВЫ, гороскоп предупреждает, что некоторым представителям знака придется расстаться со своими сбережениями...



ВЕСЫ, в третьей декаде месяца вы сможете уделить должное внимание организационным вопросам. Вас ожидают важные операции...

СКОРПИОНЫ, обещанная поддержка партнеров станет первым шагом к истинно позитивным переменам в жизни. Удастся решить все острые проблемы...



СТРЕЛЦЫ, планируйте любые дела, связанные с профессиональной деятельностью на конец месяца. В это время вы будете особенно удачливы...

КОЗЕРОГИ, у служащих могут случиться недопонимания с начальством, у тех, кто сам занимается бизнесом, трения и конфликты...



ВОДОЛЕИ, разброд и шатание, которые царили в умах некоторых представителей знака, уступят место четким и продуктивным мыслям. Новые знакомые позволят решить старые проблемы...

РЫБЫ, вам просто необходимо снять напряжение, которое в прошлый период сопутствовало вашим отношениям с партнерами и коллегами...



ПЕРВЫЙ ПУЛЬТ

Первый пульт дистанционного управления телевизором появился в 1956 году. Изобретатели даже не представляли, что этот предмет станет жизненно необходимым для их потомков...

Идея ПДУ появилась в корпорации Zenith Radio. Они изготавливали коммуникационное оборудование для военных целей. При конверсии производитель перешел с радаров на телевизоры...

Отцом изобретения является Роберт Адлер, во время молодой ученый. Он решил доработать изобретения немецких ученых, и в итоге появился Lazy Bones, что в неофициальном переводе означало «бездельник».

Необходимо было светить им на специальные фотозолениты и каналы переключались. Переключались они и тогда, когда падал солнечный свет. Поразмыслив над проблемой, Адлер решил использовать ультразвук.



A large grid containing various words and phrases related to the month of May, such as 'Майский гамбит', 'Лазерный указатель', 'Салат с ивовой французью', etc.

Учредитель и издатель: ГАУ «Управление пассажирских перевозок». Адрес: Саратов, ул. 1-я Садовая, д. 104.

Главный редактор А.С. Корж. Выпускающий редактор Н.А. Булыгина. Адрес редакции: 410005, г. Саратов, ул. 1-я Садовая, д. 104, оф. 411 «А».

Тираж 5000 экз. Цена свободная. Газета выходит 2 раза в месяц. Подписной индекс 10063. Отпечатано в ОАО РИК «Полиграфия Поволжья».

БИЛЕТЫ ПДД



I. Можете ли вы развернуться в этом месте?

- а) Да;
- б) Да, но только в светлое время суток;
- в) Нет.

II. В этой ситуации, двигаясь на спуске, вы:

- а) Должны уступить дорогу;
- б) Имеете право проехать первым.

III. Можете ли вы остановиться на мосту в указанном месте?

- а) Да;
- б) Да, только для высадки пассажиров;
- в) Нет.



IV. При включении зеленого сигнала светофора вы должны:

- а) Уступить дорогу грузовому автомобилю, завершающему разворот на перекрестке;
- б) Начать движение, не уступая дорогу грузовому автомобилю.

V. При повороте налево вы должны:

- а) Уступить дорогу легковому автомобилю;
- б) Проехать перекресток первым.

VI. При повороте налево во второй проезд вы:

- а) Имеете преимущество;
- б) Должны уступить дорогу легковому автомобилю и автобусу;
- в) Должны уступить дорогу только автобусу.

VII. Кто из водителей нарушает правила разворота на автомагистрали?

- а) Только водитель легкового автомобиля;
- б) Только водитель грузового автомобиля, выполняющего ремонтные или уборочные работы;
- в) Оба нарушают;
- г) Оба не нарушают.



ОТВЕТЫ

КОМПАС

РЕШАЕТСЯ СУДЬБА ТЕХОСМОТРА

Государственная дума перенесла рассмотрение нового закона о техосмотре автомобилей (ТО) на 31 мая.



Отсрочка в рассмотрении закона позволит парламентариям внести в документ предложения, озвученные Президентом Дмитрием Медведевым. Так, в апреле глава государства потребовал сделать процедуру прохождения техосмотра «беспроblemным для граждан» и передать проведение ТО частным компаниям. Кроме того, глава государства предложил совместить проведение техосмотра с оформлением полиса ОСАГО.

Ранее планировалось, что к 1 июня документ направят на рассмотрение в Совет Федерации, а Президент сможет его подписать в срок до 12 июня.

Законопроект о передаче техосмотра частным компаниям был утвержден Госдумой в первом чтении еще в июле 2010 года, однако в августе с критикой в адрес нововведений выступил Президент России Дмитрий Медведев. В частности, он выступил против совмещения «частниками» функций проведения ТО и ремонта машин. После этого документ был отправлен в правительство на доработку.

В мае 2011 года российское правительство подготовило свою версию законопроекта, позволяющего проводить ТО частным компаниям, получившим соответствующую аккредитацию у Российского союза страховщиков. Проведение техосмотра планируют совместить с оформлением ОСАГО: получить полис автовладелец сможет только после техосмотра. Также законопроект отменяет необходимость получения талона ТО для автомобилей младше трех лет. Машины возрастом от трех до семи лет обяжут проверять раз в два года, а старше семи лет – один раз в год.

Предположительно закон о ТО может вступить в силу уже с 1 января 2012 года. Переход на новую систему займет два года – за это время аккредитацию должны будут получить как частные компании, так и уже существующие пункты техосмотра при ГИБДД.

ОПЕРАТИВНЫЙ ДОСМОТР В АЭРОПОРТУ

Обнародован приказ Минтранса, регулирующий контроль безопасности пассажиров в аэровокзалах.

Напомним, что сплошной досмотр на входах в российские аэровокзалы был введен в январе этого года после взрыва в московском аэропорту «Домодедово», в результате которого погибли 37 человек и более 100 пострадали.

В приказе минтранса говорится, что контроль безопасности на входе в российский аэровокзалы на одного пассажира должен составлять не более 3,3 минуты, а регистрация пассажира должна длиться приблизительно 1,5 минуты.

Согласно документу, «пропускная способность пункта досмотра пассажиров в аэровокзале при вылете должна составлять 200 пассажиров в час».

Что касается предполетного досмотра, то в час, по мнению чиновников ведомства, должно проходить 120 пассажиров, а через пункт регистрации пассажиров и багажа методика рекомендует пропускать в час не менее 40 пассажиров. Что касается времени ожидания, то при регистрации пассажир не должен ждать в экономическом классе более 30 минут, в первом и бизнес-классе – более пяти минут, а выдачу багажа он должен ожидать не более 18 минут.

ОЧЕРЕДЬ НА Ё-МОБИЛЬ

Церемония закладки первого камня в строительство завода по производству российских гибридных «ё-мобилей» состоится 8 июня.



Строительство первой очереди завода компании «Ё-АВТО» планируется завершить в сентябре будущего года, а ближе к концу того же года будет запущено производство автомобилей. Вторую очередь предприятия руководство фирмы рассчитывает закончить до марта 2013 года, и в первой половине 2014 года начать полномасштабную сборку.

Завод будет возведен в промышленном парке «Марьино» Петродворцового района Санкт-Петербурга. В проект планируется инвестировать 1,3 миллиарда рублей. Как сообщалось ранее, ежегодно на предприятии будут выпускать до 45 тысяч машин, при этом впоследствии этот показатель может быть увеличен в два раза.

Премьера прототипов «ё-мобилей» состоялась в декабре 2010 года. Все автомобили оснащены гибридной силовой установкой, сочетающей в себе роторно-бензиновый двигатель и генератор, производящий ток для зарядки суперконденсаторов, питающих электромоторы. Без дозаправки кроссовер и хэтчбек способны проезжать около 1100 километров.

Прием предварительных заказов на «ё-мобили» начался в понедельник, 16 мая. Интересно, что по состоянию на 11.00 ч. 17 мая компания «Ё-АВТО» получила уже 41 тысячу заявок на первые российские гибриды.

В настоящее время автомобиль доступен в трех видах кузова – «фургон», «пятидверный хэтчбек» и «кроссовер». Вне зависимости от типа кузова, самая доступная версия машины стоит 360 тысяч рублей. Она оснащена климат- и круиз-контролем, навигационной системой ГЛОНАСС/GPS, системой дистанционного запуска и остановки двигателя, светодиодными фарами, мультимедийной системой с 3G-Интернетом. Кроме того, к гибридам возможно подключить внешние устройства по USB и Bluetooth. Топовая версия – двухтопливная машина с полным приводом и портативной электростанцией (мощностью 20 киловатт и выходом 220 вольт) для питания внешних устройств будет стоить 490 тысяч рублей. Эти автомобили можно будет заправлять как 92-м бензином, так и природным газом.