

ПРО ВСЕ ДВИЖЕНИЕ

24 ИЮНЯ 2010 г. № 21

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

Круговорот ВОДЫ в природе

Сразу после начала пассажирской навигации наша губерния столкнулась с серьезной проблемой – беспрецедентно низким уровнем воды в реке Волге. По определенным техническим причинам речные суда более двух недель не могли попасть к некоторым остановочным пунктам.

По данным специалистов, с 4 мая началось медленное, но верное снижение уровня воды – по 15-20 см в день с отметки 16,19 м. При этом следует подчеркнуть, что в течение последних пяти лет, по информации Росгидромета, объем притока в Волжские водохранилища в период половодья существенно ниже нормы. И первый квартал нынешнего года стал самым маловодным за последние 10 лет. Возможно, еще и поэтому сброс воды в низовья Волги в период нереста осетровых рыб так существенно сказался на Волгоградском водохранилище. В первых числах июня ситуация сложилась уже, мягко говоря, сложная. Экологи начинают говорить о настоящей катастрофе и необратимых последствиях такого стремительного сброса.

Коснулось снижение уровня воды и транспортников. 2 июня были введены временные ограничения движения судов «Казанского речного пароходства», которое по результатам проведенного конкурса обслуживает три основных пассажирских маршрута в нынешнем году на территории губернии.

Обслуживанием судовых путей на местных линиях занимается специализированная организация «Саратовский район водных путей и судоходства». В начале навигации специалисты осуществляют траление и установку навигационного оборудования. Для людей непосвященных объясним, что они изучают рельеф дна. По результатам работы оформляется «Акт траления подходов к остановочным пунктам», на основании данных которого на протяжении всей навигации можно определить гарантированную глубину судового хода при любом уровне воды в Волге. Если вода падает ниже определенной отметки, движение прекращается.

2 июня сильное обмеление



По данным Саратовского отделения ФГНУ «ГосНИОРХ», уровень воды Волгоградского водохранилища, поддерживаемый в апреле-мае 2010 года, был благоприятным для нереста биоресурсов. Нерест основных промысловых видов рыб прошел при относительно высоком уровне.

на участке реки Усовка-Кошели привело к тому, что маршрут Саратов-Кошели пришлось сократить до Усовки. С 5 июня ограничили доставку пассажиров и по маршруту Саратов-Сосновка, вниз по реке. Судно не смогло подойти к остановочному пункту Пудовкино, и маршрут пришлось изменить, поскольку для захода в этот пункт уровень воды в Волге должен составлять 14,25 м.

Кстати, в прошлом году маршруты также закрывали, но на более короткий срок. Тогда уровень реки упал до 14,11 м. Поэтому для дачников ситуация оказалась понятной и уже привычной. Областное правительство сделало все возможное, чтобы обеспечить альтернативную доставку пассажиров. Для удобства дачников минтранс организовал движение автобусного маршрута Саратов-Кошели прямо с набережной. На маршруте действовал социальный месячный проездной билет на пригородный автобус.

До дачного массива с Пудовкино можно было добраться речным транспортом до оста-

новочных пунктов с Синенькие или с Широкий Буерак, а также автобусами от автовокзала. Данные маршруты обслуживали автобусы большой и особо большой вместимости, поэтому никаких проблем с поездкой на дачу у жителей Саратова не возникло. К тому же все прекрасно понимали, что меры эти временные.

Главной причиной временного снижения уровня воды в Волгоградском водохранилище стало уменьшение объема основного и бокового притока воды в водохранилища Волжско-Камского каскада на 20-40% от нормы. Это привело к тому, что уровень реки Волги в черте города Саратова по данным на 11 июня составил 13,68 м. До минимально допустимой отметки в 13 метров, предусмотренной в «Основных правилах использования водных ресурсов Волгоградского водохранилища на реке Волге», оставалось всего ничего.

В соответствии с Водным кодексом РФ установление режимов пропуска паводков, специальных пропусков наполне-

ния и сброски (выпуска воды) водохранилищ относится к полномочиям органов государственной власти Российской Федерации. Поэтому решать проблему пришлось на федеральном уровне.

Руководство Саратовской губернии и соседних областей, которые также пострадали от резкого снижения уровня воды в Волге, направили в адрес Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации обращения с предложением об упорядочении уровня режима Волгоградского водохранилища в нерестовый период.

Оперативной выработкой рекомендаций по режимам работы гидроузлов Волжско-Камского каскада при Федеральном агентстве водных ресурсов занялась Межведомственная оперативная группа по регулированию режимов работы водохранилищ Волжско-Камского каскада (МОГ), в составе которой были представители заинтересованных министерств и ведомств, энергетических организаций.

10 июня в Федеральном агентстве водных ресурсов МПР Российской Федерации под председательством заместителя руководителя данной структуры Сергея Натальчука состоялось очередное

заседание Межведомственной оперативной группы, где интересы Саратовской области представлял заместитель председателя правительства Александр Стрелюхин.

В ходе острых дискуссий была высказана категоричная и обоснованная позиция руководства нашего региона о недопустимости снижения уровня воды Волгоградского водохранилища и необходимости его повышения до отметки 14,18 м.

По результатам заседания было принято решение увеличить с 11 июня сбросные расходы через Жигулевский гидроузел до 6700-7200 куб.м/с, которые значительно превысили расходы, пропущенные Волгоградским гидроузлом в размере 5000 куб.м/с.

Согласно данным Саратовского водомомерного поста, с 12 июня действительно начался неуклонный рост уровня воды в Волгоградском водохранилище – ежедневно прибавляется 10-12 см. По предварительным прогнозам в 20-х числах июня вода поднимется до среднего межениго уровня.

Движение пассажирского речного транспорта по утвержденному маршруту Саратов-Кошели было восстановлено с 19 июня.

Влада ЗОРИНА

ТАРИФЫ

В нашей области сложилась непростая ситуация с пассажирскими перевозками. Снова в центре всеобщего внимания тарифы. Перевозчики с цифрами в руках доказывают, что невозможно нормальное функционирование общественного транспорта в условиях, когда затраты на содержание подвижного состава выше, чем получаемые доходы. Однако социальная ориентированная политика областного правительства вот уже два с половиной года сдерживает рост тарифов. Чем это обернется для региона?!

В том, что ситуация требует определенного решения, сомнений нет. Конфликт интересов пассажиров и перевозчиков налицо.

Повышение тарифов – мера, мягко говоря, непопулярная. Перевозки – это услуга, и нам, рядовым пассажирам, естественно, хочется платить поменьше, а получать побольше, то есть ездить с комфортом, без опозданий. Вполне закономерное желание потребителя, тем более в непростых экономических условиях, когда только-только начал отступать кризис.

Поэтому, если спросить любого из пассажиров, как он относится к перспективе повышения тарифов, ответ будет возмущенно отрицательным. Зачастую жители Саратова, чтобы добраться до места работы или учебы, да и просто съездить по делам и за покупками, пользуются не одним, а двумя, тремя маршрутами, и в среднем на проезд уходит приличная сумма.

А вот если задать тот же вопрос, но, объясняя все последствия сдерживания тарифов, результат опроса будет принципиально иным. Вопрос должен звучать так: что вы выбираете – платить за проезд немного больше или ходить пешком?! При такой перспективе прибавка в стоимости билета уже вовсе не кажется столь пугающей. Ведь из двух зол выбирать меньшее.

Если кто-то из скептиков считает, что подобный вопрос – это не что иное, как «выкручивание рук», мол, пассажиров возили, возят и будут возить, он ошибается. Чтобы понять, насколько сильно ошибается, надо разобраться с аргументами, которые приводят перевозчики.

Обеспечение пассажирских перевозок – это одна из важнейших социальных задач областного правительства. Учитывая экономические трудности, региональные власти отказались от повышения тарифов зимой 2009 года, пытаясь максимально поддержать население, которое сэкономило на проезде в общественном транспорте. Однако, как известно, если где-то что-то прибыло, то непременно где-то что-то убы-

Уравнение

СО МНОГИМИ НЕИЗВЕСТНЫМИ



ло. И ради объективности надо признать, что заложенными ситуациями оказались автотранспортные предприятия, которые просто били в набат в конце 2009 года и еле-еле сводили концы с концами.

Постепенно ситуация с выплатами из бюджета средств за проезд льготников нормализовалась. Теперь перевозчики вовремя и в полном объеме получают компенсацию выпадающих доходов. Но возможностей для развития у компаний нет.

С началом летнего периода отраслевой профсоюз автотранспортников снова поднимал вопрос о необходимости повышения тарифов.

По мнению перевозчиков, тарифы, которые не менялись вот уже два года, абсолютно не соответствуют расходам. Если в 2008 году областные перевозчики получили прибыль 39 млн. рублей, то 2009 год закрыли с убытком в 30 млн. рублей. И это неудивительно, ведь у каждого предприятия, помимо прочего, есть нерентабельные «сельские» маршруты, которые обеспечивают транспортную доступность населению и являются так называемой «социальной нагрузкой». Хочется подчеркнуть, что, несмотря на экономические трудности, такого рода перевозки осуществляются государственными предприятиями в полном объеме. А вот многие индивидуальные перевозчики уже отказываются осуществлять транспортное обслуживание населения на маршрутах из-за неоправданно низких тарифов, которые не покрывают затрат.

За последние два года произошел значительный рост расходов по всем статьям, формирующим себестоимость транспортных услуг. Так, вслед за увеличе-

нием уровня минимального размера оплаты труда, средняя заработная плата в комплексе выросла почти на 40% и составила в среднем 11 тысяч рублей (что все же ниже средней заработной платы по области). Такое увеличение вполне закономерно, поскольку в отрасли работают десятки тысяч человек, им, как и нам всем, необходимо содержать свои семьи, платить за продукты и стремительно возрастающие в цене коммунальные услуги.

Стоимость запасных частей и расходных материалов по некоторым видам техники выросла до четырех раз, более чем на 20% увеличилась стоимость электроэнергии. Возросли затраты предприятий, связанные с обеспечением безопасности пассажирских перевозок: расходы на установку ремней безопасности, внедрение систем спутникового слежения ГЛОНАСС и систем видеонаблюдения на объектах транспортной инфраструктуры.

Чтобы обеспечить пассажирам комфортные перевозки и повысить свою конкурентоспособность, многие предприятия приобрели в лизинг новый подвижной состав. В сложных условиях лизинговые платежи, которые в среднем составляют от 7,4 до 8,4% себестоимости, тяжелым бременем легли на плечи компаний.

Лидеры профсоюза отмечают, что в настоящее время предприятия автомобильного транспорта, 100% акций которых принадлежат Саратовской области, снизили плановую себестоимость в среднем на 15%. Предприятия «затянули пояс» и перешли в режим строгой экономии, сократив в том числе расходы на техническое содержание и обслуживание подвижно-

го состава. Соответственно, если ситуация не изменится в ближайшее время, это самым негативным образом отразится и на качестве, и на безопасности перевозок в целом.

Понимают ли это люди, оперирующие популистскими лозунгами о том, что рост тарифов за проезд в общественном транспорте отразится на малоимущих слоях населения?! Вряд ли. Ведь на пенсионерах, школьниках, студентах увеличение тарифов практически не скажется.

Как и прежде они будут пользоваться льготными проездными билетами, стоимость которых в Саратовской области ниже, чем в других регионах ПФО и в целом по стране.

В начале июня профсоюз работников транспорта обратился к правительству области и депутатскому корпусу с просьбой рассмотреть вопрос об увеличении предельных тарифов до 10-11 рублей за проезд в городском автобусе и за одну зону в железнодорожном транспорте (вместо 8 руб.); до 12 рублей за проезд в маршрутном такси (вместо 10 руб.); до 1,5 рублей за 1 км пути в пригородных и междугородных автобусах (вместо 1,3 руб.); до 35 рублей за один пояс на речном транспорте пригородного сообщения (вместо 24 руб.). По мнению экспертов, это позволит улучшить финансово-экономическое положение предприятий и принесет областному бюджету экономии порядка 174 млн. в год.

Если относиться к положению дел в транспортном комплексе объективно, видно, что позиция перевозчиков аргументирована. Обойтись без повышения тарифов не удастся. Тот факт, что за проезд придется платить больше, следует принимать как данность. Утешением для нас, рядовых обывателей, в этой ситуации служит понимание того, что вместе с тарифами будет повышаться безопасность и качество перевозок. Согласитесь, в условиях современной рыночной экономики это вполне равноценный и достойный обмен.

Инга КОПСУК

НОВОСТИ «РЖД»

«Сезонные» проводники

Летом текущего года для работы проводниками в поездках формирования Приволжского филиала ОАО «Федеральная пассажирская компания» в Саратове дополнительно обучено более 200 человек. В это число входят и студенты Саратовского государственного технического университета, Саратовского государственного университета, Поволжского филиала МИИТ, Саратовского техникума железнодорожного транспорта.



По данным отдела управления персоналом вагонного участка «Саратов-Пассажирский», ежегодно курсы по специальности «Проводник железнодорожного транспорта» на Приволжской магистрали организуются в дорожной технической школе Саратова. Ограничений нет ни по полу, ни по возрасту. Перед отправлением в первый рейс проводники проходят теоретический курс, а затем практику.

Все желающие подрабатывать в летний период принимаются на работу проводниками третьего разряда, их заработная плата составит примерно 12 тысяч рублей в зависимости от направления поезда и выработанных часов. «Сезонные» проводники будут работать на маршрутах: Саратов-Новороссийск, Саратов-Адлер, Саратов-Тольятти, Саратов-Москва, Саратов-Симферополь и Саратов-Санкт-Петербург.

Безопасное колесо: финальный тур

Саратовские ребята успешно выступили на Всероссийском фестивале-конкурсе «Безопасное колесо», финальный тур которого проходил в Кемеровской области с 3 по 10 июня 2010 года

Нашу губернию на конкурсе юных инспекторов дорожного движения представляли ученики МОУ «СОШ №66 им. Н.И. Вавилова» города Саратова Екатерина Асекаева, Евгения Блинова, Сильвестр Иванов и Евгений Мышляев. Возглавили группу заместитель директора школы Светлана Крылова и начальник отделения пропаганды безопасности дорожного движения УГИБДД УВД по Саратовской области Иван КУРНОСОВ.



Ребята провели восемь незабываемых дней на гостеприимной сибирской земле. Организаторы фе-

стивали разместили команды школьников из движения ЮИД со всей России на территории губернского горнолыжного туристического центра «Танай», названного так по имени озера, расположенного неподалеку.

Основные этапы конкурса проходили с 4 по 6 июня. В конкурсе агитбригад подростки – представители 81 субъекта Российской Федерации – призывали водителей к соблюдению правил дорожного движения, а поэтому основным стал лозунг «Товарищи взрослые, вы в ответе за то, что делаете на дороге ваши дети!»

Ребята сдавали экзамены на знание правил дорожного движения,

первой доврачебной помощи, основ безопасности жизнедеятельности, а также показали свое мастерство в фигурном вождении велосипеда. Одним из лучших юнцов Саратовской области на этапе «Фигурное вождение велосипеда» стал Сильвестр Иванов, а лучшие знания по оказанию первой доврачебной медицинской помощи продемонстрировала Екатерина Асекаева. В перерывах между этапами соревнований ребята купались в бассейне с минеральной водой, кормили животных в парке дикой природы, расположенном на территории туркомплекса «Танай», ездили на экскурсии в Новосибирск и Кемерово. Кроме того, юнцов посетили Новосибирский зоопарк, музей-заповедник «Томская писаница», побывали на Кедровском угольном разрезе. На память о фестивале ребята получили именные открытки-поздравления от губернатора Кемеровской области Амана Тулеева и автобиографическую книгу «Преодоление».

ПОЗДРАВЛЯЕМ
саратовских ребят и
желаем новых побед!



ЭКСПЕРТ



Напомним, что в соответствии с Постановлением Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» автобусы, занятые перевозкой пассажиров, должны быть в обязательном порядке оборудованы современными системами мониторинга.

Практически два года велись споры, какие именно категории транспортных средств должны быть оснащены приборами. В начале 2010 федеральные власти разъяснили свою позицию – автобусы категории М2 и М3. Соответственно, подключиться к ГЛОНАСС должны все без исключения. В свою очередь Федеральный закон 22-ФЗ регламентирует сроки проведения данной технической процедуры – уложиться необходимо до 1 января 2011 года.

Одни из первых

В Саратовской губернии появились предприятия, на сто процентов оснастившие подвижной состав спутниковыми навигационными системами ГЛОНАСС

Поданным «Центральной диспетчерской службы», а именно эта структура представляет в губернии полный спектр услуг в сфере спутниковой навигации, лидирующие позиции по освоению ГЛОНАСС в регионе, как и прежде, занимает Ершовское АТП. В августе прошлого года эта транспортная компания оснастила все автобусы, работающие на межгороде, системой спутникового мониторинга, а в мае 2010 г. подключила к спутнику все пригородные и внутримуниципальные маршруты – всего 39 единиц техники.

На этапе завершения установки приборов ГЛОНАСС в собственном автопарке находятся еще несколько предприятий. В их числе ПАТО-1, возглавляемое Владимиром Чеботаревым; компания «Трансэкспресссервис» под руководством Николая Токарева; Хвалынское АТП во главе с



Ириком Сергиенко. Эти управленцы уже смогли оценить все преимущества внедрения в рабочие процессы современных инновационных технологий. Владимир Варзин, директор Ершовского АТП, отмечает, что первостепенной для каждого руководителя является задача обеспечения безопасности пассажиров, и система ГЛОНАСС в этом случае просто незаменима.

Руководители предприятий, активно работающих со спутниковой навигацией, в

только один голос говорят об эффективности системы, которая помогает в работе: значительно повышается оперативность, сокращается зависимость от человеческого фактора, снижаются расходы на содержание транспортных средств.

Благодаря установленным приборам, появляется возможность не только сделать пассажирские перевозки более безопасными, но и контролировать линейную дисциплину водителя, расход топлива. В непредвиденных ситуациях (от поломки на дороге до аварии) диспетчер, благодаря специальному программному обеспечению, в ту же минуту будет знать о чрезвычайной ситуации, и помощь водителю и пассажирам будет отправлена незамедлительно. А это уже повышает качество обслуживания и создает неоспоримые конкурентные преимущества,

что немаловажно в современных условиях.

Оценив столь многостороннюю пользу, Владимир Варзин в дальнейшем, при расширении автопарка, обязательно планирует оснащать системой мониторинга все транспортные средства, не только занятые перевозкой пассажиров. Ведь это выгодно и удобно. Тем более что система ГЛОНАСС модульная, при желании можно установить любые дополнительные опции и фиксировать любые технические показатели: от температуры в салоне до уровня топлива и газа. Технологии не стоят на месте, и «Центральная диспетчерская служба» идет с ними в ногу, помогая предприятиям развиваться.

ГОСТ Р 52051-2003

■ Категория М2. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых не превышает 5 т.

■ Категория М3. Транспортные средства, используемые для перевозки пассажиров, имеющие, помимо места водителя, более восьми мест для сидения, максимальная масса которых превышает 5 т.

АКТУАЛЬНО

Результат налицо

Министр транспорта и дорожного хозяйства Иван ПАНКОВ провел очередную инспектирующую проверку качества пригородных железнодорожных и междугородных автобусных перевозок

12 июня, в субботний праздничный день, эксперты минтранса во главе с Иваном Панковым и группа журналистов прибыли на железнодорожный вокзал, чтобы оценить эффективность мер по увеличению подвижного состава. Напомним, что с 29 мая на самых востребованных дачных направлениях были пущены четыре дополнительных поезда.



Задачу «разгрузить» заполненные до отказа пригородные электрички поставил перед министерством губернатор Павел Ипатов, в приемную которого поступали неоднократные жалобы от жителей губернии.



Благодаря активной и слаженной работе минтранса и Дирекции пассажирских перевозок Приволжской железной дороги ситуацию удалось оперативно изменить к лучшему. И журналисты, и министр Иван Панков смогли убедиться в этом, когда к перрону в 6.10 прибыл самый первый дачный рейс из числа «дополнительных» направлением Кокурино-Тарханы.

Количество пассажиров, желающих воспользоваться этой электричкой, было в несколько раз больше, чем в первый день запуска дополнительных поездов, ведь теперь об этом раннем рейсе узнали уже все дачники. Многие из них во время общения с министром и начальником Приволжской железной дороги по

реформированию и работе с органами власти субъектов РФ искренне благодарили за введение этого рейса, поскольку у дачников появилась возможность успевать на приусадебные участки к утреннему поливу. Пенсионеры отмечали, что и дополнительная вечерняя, более ранняя электричка тоже для них очень удобна – по прибытию дачники успевают воспользоваться городским пассажирским транспортом и не переплачивают лишних денег за проезд в коммерческих маршрутках.

Не обошлось и без критики, но назвать ее конструктивной очень сложно. Некоторые пассажиры жаловались Ивану Панкову, что днем перерыв в движении электричек великоват и было бы идеально, если

бы поезда курсировали каждый час. Вопросы отпали сами собой, когда специалисты минтранса и железной дороги привели несколько цифр о себестоимости перевозок и пояснили, во сколько бюджетных средств обойдется движение практически пустых вагонов, ведь в настоящее время пассажиропоток распределен оптимально.

Понятно, что подход у людей к перевозкам чисто потребительский, мало кто задумывается, что главная задача для минтранса и железнодорожников – организовать не просто комфортные, но еще и эффективные с точки зрения затрат перевозки. А если учесть, что тарифы в Саратовской области очень низкие – 8 рублей за зону – очевидно, что проблема эта является весьма актуальной: на модернизацию составов, организацию новых маршрутов требуются значительные средства.

Как подчеркнул Сергей Лиходаев, особого внимания и скорейшего решения требует вопрос обустройства платформ на дачных станциях. Несмотря на то, что в праздничные дни к каждому составу добавляют два вагона и в целом свободных мест в электричке предостаточно, первые три вагона оказываются заполненными до отказа. Этот парадокс объясняется очень просто. Подавляющее большинство дачных станций имеет слишком короткую платформу, комфортно выйти из поезда можно только в первых вагонах. По словам Лиходаева, менять ситуацию планируют уже летом нынешнего года, дотационные средства из бюджета области целиком пойдут на эти цели.

Оценивая результаты мониторинга, проведенного по поручению губернатора, Иван Панков подчеркнул, что проблеме переполненности дачных электричек удалось решить: «Мы добились главного – более равномерно перераспределили пассажирские потоки, теперь жители области имеют возможность в нормальных условиях добираться до дачных участков».

Работу региональной власти оценили не только дачники, но и жители удаленных от областного центра районов. Буквально накануне Дня России в министерство транспорта и дорожного хозяйства Саратовской области пришло благодарственное письмо от администрации Озёрного муниципального образования Аткарского муниципального района Саратовской области,

а также жителей села Озерное. Они выражают благодарность в оказанном содействии по возобновлению движения пригородного поезда Аткарск-Лысье Горы-Аткарск. И это далеко не единственный маршрут, восстановленный для удобства жителей области: возобновлено движение по направлению Сенная-Сызрань, снова ходит поезд на Калининск. Так что результат работы министерства налицо, и работа продолжается.

ПО ПРАВИЛАМ

Проверка коснулась не только железнодорожного транспорта, отчитаться за качество предоставляемых услуг в праздничный день пришлось и автоперевозчикам. Причем проверяли все: и автобусы, отправляющиеся с автовокзала, и нелегалов, которые облюбовали для сбора пассажиров Привокзальную площадь у Дирона «Локомотив».

В качестве независимых экспертов выступили специалисты Управления государственного автодорожного надзора по Саратовской области во главе с руководителем службы Николаем Годуновым.

Проверки, одну из которых могли наблюдать журналисты, являлись будничной работой специалистов УГАДН. В соответствии с федеральным законодательством сотрудники этой

транспортного средства.

Ни одного нарушения этих требований со стороны перевозчиков, работающих с автовокзалом, обнаружено не было. Водители одеты строго и аккуратно, у каждого имеется бейдж с личной информацией. Их не застали врасплох вопросы инспекторов УГАДН и журналистов о возможных нештатных ситуациях в дороге, многие уже имели возможность оценить пользу и эффективность применения приборов ГЛОНАСС. Водители прекрасно знают, что и на автовокзале, и на их предприятиях в районах есть диспетчерские пункты, где на компьютере в режиме реального времени видна скорость передвижения автобуса, его маршрут, количество и время останова. Как заметил водитель Балаковского ПАК, наличие такой системы в значительной мере дисциплинирует и повышает качество и безопасность перевозок.

Вопросам безопасности и качества предоставляемых услуг уделяет большое внимание и руководство «Фирмы Автовокзал». Само здание в целях противодействия террористической угрозе оснащено камерами видеонаблюдения. Здесь большая и светлый зал ожидания, помещение недавно отремонтировано, все сделано для удобства пассажиров.

Одна из самых важных проблем автовокзала – ограниченная территория для стоянки ав-



структуры имеют право проверять любые транспортные средства, занятые пассажирскими перевозками, на соответствие всем требованиям безопасности. Как известно, с недавних пор к числу обязательных условий для перевозки пассажиров относится оснащение салона ремнями безопасности, системы спутникового слежения, исправность самого транспортного средства, соответствующие документы о прохождении обязательного предрейсового медицинского осмотра водителем, предрейсового техосмо-

тобусов. За ограждением, но в непосредственной близости от места посадки пассажиров расположен частный жилой сектор и частная стоянка. Иван Панков, который и обратил внимание журналистов на этот факт, пообещал, что в ближайшее время совместно с городской администрацией будет решаться вопрос об отселении жильцов и расширении прилегающей территории автовокзала. По словам министра, вопрос с дислокацией автобусов, которым, исходя из расписания, требуется длительное время для от-





перед собой цель повышения качества пассажирских перевозок и строят конкретные планы по оптимизации всех процессов, то нелегалы с Привокзальной площади о таких вещах в принципе не задумываются. Здесь перевозчики живут другими категориями, их основная задача – сиюминутное извлечение прибыли.

Сразу после визита на автовокзал, где сотрудники УГАДН не нашли никаких нарушений, инспекторы УГАДН

стоя, уже решен. «Саратовский автобусный парк», расположенный в Октябрьском устье, готов предоставить для этих целей свою территорию. На время, пока будет вестись расчистка и обустройство земельного участка вокруг автовокзала, это позволит решить актуальную проблему. Шутка ли, ведь ежедневно во все уголки области и другие регионы отсюда отправляются до 250 рейсов. И если мы говорим о повышении качества обслуживания, то без улучшения инфраструктуры просто не обойтись.

ВСЕ ПОЗНАЕТСЯ В СРАВНЕНИИ

Если руководство автовокзала совместно с министерством транспорта и дорожного хозяйства ставит

с Иваном Панковым отправилась на встречу с руководителями компаний ООО «Властелин-2004» и ЗАО «Саратовская транспортная компания». Билетные кассы и остановочные пункты этих, так называемых частных перевозчиков, находятся на Привокзальной площади. Как заверил журналистов Годунов, накануне проверки он лично беседовал с директорами двух данных компаний и получил принципиальное согласие прийти для проведения конструктивных переговоров с министром транспорта и дорожного хозяйства о будущем пассажирских перевозок в регионе.

Пообещать-то они пообещали, но вот явиться на встречу побоялись, офисы и кассы компаний были закрыты. Однако автобусы,

незаконно работающие на междугородных маршрутах и прикрывающиеся выполнением заказных перевозок, полным ходом продолжали набирать пассажиров. Что это за заказ, если на ГАЗели висит вывеска «Красный Кут» с указанием времени отправления по маршруту, неизвестно. И задать это вопрос было некому.

Инспекторы УГАДН по привычной схеме начали проводить проверку этих якобы заказных автобусов: маршрутного листа нет, ремней безопасности нет, естественно, об обязательном предрейсовом техническом и медицинском осмотре водители здесь даже не подозревают. Один из них просто рассмешился присутствующих своей уверенностью, что для перевозки пассажиров достаточно иметь паспорт ежегодного техосмотра. Смешно, конечно, но это смех сквозь слезы.

Как справедливо заметил Годунов, с начала текущего года в регионе произошло три серьезных ДТП с участием вот таких нелегальных перевозчиков, которые не соблюдают скоростной режим, выезжают в рейс с неисправной тормозной системой и прочими грубейшими нарушениями техники безопасности. Жертвами этих аварий стали десятки человек, 13 из них получили серьезные ранения и могут навсегда остаться инвалидами, один человек погиб.

Постоянные проверки и штрафные санкции со стороны УГАДН заставили нелегалов исправить самые грубые нарушения, но безопасности должного уровня своим пас-

сажирам они, как и раньше, не обеспечивают. Больше всего в этой ситуации поражает безразличие самих пассажиров к вопросам собственной безопасности. На вопрос, почему пользуетесь услугами нелегалов, а не автовокзала, отвечают привычно – мол, здесь дешевле и быстрее. Но это не соответствует действительности, стоимость билета отличается незначительно, зато, приобретая билет на автовокзале, пассажир получает стопроцентные гарантии безопасности и страховку, получает билет, который в случае непредвиденной ситуации является гарантией того, что автовокзал и перевозчики отвечают за качество услуги. Что представляют нелегалы?! В лучшем случае чек, при полном отсутствии каких-либо гарантий. Получается, что со стороны пассажиров выбор в пользу нелегальных перевозчиков с Привокзальной площади – это не экономия, а непростительная беспечность, о которой мы сожалеем лишь

тогда, когда бывает слишком поздно.

Так или иначе, но министерство транспорта и дорожного хозяйства уже неоднократно обращалось к нелегалам с предложением сесть за стол переговоров и обсудить имеющиеся проблемы в сфере автотранспортных услуг. Во время праздничной проверки Иван Панков в очередной раз подчеркнул, что основная задача региональной власти – обеспечить жителей губернии качественными и безопасными перевозками, поэтому министерство готово выслушать мнение и аргументы компаний, которые работают на межгороде нелегально и продолжают подвергать опасности жизни людей. Руководитель отраслевого ведомства не сомневается, что при желании можно найти общий язык в любом вопросе, главное – чтобы было желание изменить ситуацию на благо людей.

Дарья СОМОВА



РАЗВИТИЕ

120 МИЛЛИОНОВ НА МОСТ

Губернатор Павел Ипатов ознакомился с ходом ремонтных работ дорожного полотна на автомобильном мосту «Саратов-Энгельс» и строительством эстакады через Алексеевский овраг. В инспекционной поездке главу региона сопровождали заместитель председателя правительства области Александр Стрелюхин и министр транспорта и дорожного хозяйства области Иван Панков.

В ходе посещения первого объекта было отмечено работоспособное состояние моста, что подтверждают результаты проведенного обследования. По словам заместителя председателя правительства области Александра Стрелюхина, эксплуатация мостового перехода является безопасной, несущие конструкции не нарушены и находятся в удовлетворительном состоянии.

Губернатор Павел Ипатов подчеркнул необходимость продолжения ремонта конструкций, тротуаров, перильных ограждений: «Чтобы обеспечить безопасное движение пешеходов и автотранспорта, нужно привести в порядок

ограждения, выполнить подсветку моста. Большая часть этих работ уже сделана, и их нельзя прекращать. Отмечу, что полностью закрывать мост не планируется, мы сохраним практику ограничения движения в ночное время, что не отразится на пассажиро- и грузопотоке». При этом глава региона отметил, что для продолжения ремонтных работ из областного бюджета необходимо дополнительно выделить 120 млн. рублей. «В ближайшее время я намерен выйти с соответствующей инициативой в Саратовскую областную Думу. Уверен, что предложение найдет поддержку у областных депутатов», – подчеркнул глава региона.



Говоря о планах на перспективу, губернатор отметил, что в 2011 году на мостовом переходе «Саратов-Энгельс» запланирована замена дорожного полотна. Работы будут проводиться без ограничений движения.

Вторым пунктом инспекционного объезда стало

знакомство с ходом строительства эстакады через Алексеевский овраг, где Павел Ипатов провел встречу со строителями объекта.

Глава региона поставил перед ними задачу завершить возведение эстакады до 1 сентября текущего года, при этом отметив, что на сегод-

няшний день сетевой график работ строго соблюдается. Павел Ипатов также подчеркнул полную обеспеченность объекта финансированием: «Общий объем финансирования эстакады составляет порядка 500 млн. рублей. На 1 января 2010 года освоение составило 300 млн. рублей. Остаток средств, предусмотренных на текущий год, заложен в бюджет в полном объеме: 170 млн. рублей выделено правительством области и 30 млн. рублей – это софинансирование города Саратова».

В завершение инспекционного объезда Павел Ипатов отметил: «Правительство Саратовской области системно занимается строительством, реконструкцией мостовых переходов и эстакад. Несмотря на то, что бюджет текущего года напряженный, все объекты инженерной транспортной инфраструктуры финансируются в полном объеме, и их безопасность обеспечена. С 2011 года планируется выделение дополнительных средств и по направлению дорожного строительства».

Расписание движения поездов с 30 мая 2010 г.

№ кат. поезда	Сообщение	Проследование по ст. Саратов-1					Время в пути от Саратова	Пробы на конечный пункт	Нумерация вагонов
		Прибытие	Отправление	Сколько вагонов	Платформа	Дни следования указаны по отправлениям поездов			
Круглогодичные поезда									
5 скор.ф.	Астрахань-Москва	17-35	37	18-12	с 31/05 нечетные	15-40	09-52	гол	
6 скор.ф.	Москва-Астрахань	06-33	37	07-10	2/06; с 3/06 нечетные	11-24	18-34	хв	
7 скор.	Алматы-Москва	18-42	39	19-21	четные	15-09	10-30	хв	
8 скор.	Москва-Алматы	14-27	42	15-09	нечетные	62-20	07-29	гол	
9 скор.ф.	Саратов-Москва	09-00		16-17	ежедневно	15-11	07-28	гол	
10 скор.ф.	Москва-Саратов				ежедневно	15-10		хв	
13 скор.	Адлер-Саратов	21-11			1/6; со 2/6 по 18/6 четн; с 19/6 по 2/10 ежедн; с 4/10 четн.	26-43		хв	
14 скор.	Саратов-Адлер			10-34	30,31/5; со 2/6 по 16/6 четн; с 17/6 по 30/9 ежедн; со 2/10 четн.	26-58	13-32	гол	
17 скор.	Саратов-Москва			18-42	ежедневно	15-56	10-38	гол	
18 скор.	Москва-Саратов	12-04			ежедневно	16-10		хв	
45 скор.	Волгоград-Иркутск	02-57	66	04-03	с 31/5 по 31/10 нечетные	81-22	13-25	гол	
46 скор.	Иркутск-Волгоград	02-20	40	03-00	с 8/6 по 30/10 четн. и 1,3,5/11	06-55	09-55	гол	
47 скор.	Саратов-Москва			14-37	с 30/5 четные	16-15	06-52	гол	
48 скор.	Москва-Саратов	07-15			1/6; с 4/6 четные	15-49		хв	
51 скор.	Варна - Саратов	13-58			с 18/6 по 17/9 пятница	64-08		хв	
52 скор.	Саратов - Варна			18-02	с 12/6 по 11/9 суббота	63-53	08-55	гол	
59 скор.	Кисловодск-Новокузнецк	21-48	37	22-25	с 31/5 ежедневно	60-02	10-27	хв	
60 скор.	Новокузнецк-Кисловодск	08-23	37	09-00	со 2/6 ежедневно	27-35	12-35	гол	
67 скор.	Волгоград-Брест	19-56	43	20-39	с 3/6 по 18/10 пон., чет., суб.; с 23/10 по 30/5-Пн. пон., суб.	37-28	09-07	гол	
68 скор.	Брест-Волгоград	10-43	47	11-30	со 2/6 по 17/10 ср., пят., воск.; с 22/10 по 29/5-Пн. пятн., вос	07-01	18-31	хв	
69 скор.	Саратов- Берлин			11-30	по 9/12 четверг; дополн. с 5/6 по 25/09 суббота	47-39	09-09	гол	
70 скор.	Берлин- Саратов	15-12			по 13/12 понедельник; дополн. с 9/6 по 29/9 среда	45-40		хв	
85 скор.	Махачкала-Москва	19-22	37	19-59	ежедневно	14-56	10-55	гол	
86 скор.	Москва-Махачкала	07-28	37	08-05	ежедневно	24-07	08-12	хв	
93 скор.	Астрахань- Москва	01-22	43	02-05	с 31/5 по 2/10 - ежедн; с 3/10 по 25/12 - нечетные; с 26/12 по 12/01-Пн. - ежедн; с 13/1 по 29/4 - нечетные; с 30/4 по 10/5 - ежедн; с 11/5 - нечетные;	17-05	19-10	гол	
94 скор.	Москва- Астрахань	18-35	37	19-12	с 1/6 по 3/10 - ежедн; с 4/10 по 26/12 - нечетные; с 27/12 по 13/01-Пн. - ежедн; с 14/1 по 30/4 - нечетные; с 1/5 по 11/5 - ежедн; с 12/5 - нечетные;	12-13	07-25	хв	
107 скор.	Астана - Киев	06-11	43	06-54		28-03	09-57	хв	
108 скор.	Киев - Астана	22-42	38	23-20	пон., вторн., четв., суб. пон., среда, четв., суб.	46-25	23-45	гол	
109 скор.	Астрахань - С. Петербург	10-13	40	10-53	с 31/5 по 1/10 - ежедн; с 2/10 по 22/10 - четные; с 24/10 по 3/11 - ежедн; с 4/11 по 22/12 - четные; с 23/12 по 11/01-Пн. - ежедн; с 12/1 по 22/3 - четные; с 24/3 по 1/4 - ежедн; со 2/4 по 26/4 - четные; с 28/4 по 10/5 - ежедн; с 12/5 - четные;	25-28	12-21	гол	
110 скор.	С. Петербург - Астрахань	19-42	48	20-30	с 2/6 по 3/10 - ежедн; с 4/10 по 24/10 - четные; с 26/10 по 5/11 - ежедн; с 6/11 по 24/12 - четные; с 25/12 по 13/01-Пн. - ежедн; с 14/1 по 24/3 - четные; с 26/3 по 3/4 - ежедн; со 4/4 по 28/4 - четные; с 30/4 по 12/5 - ежедн; с 14/5 - четные;	11-30	08-00	хв	
127 скор.	Адлер- Красноярск	18-22	37	18-59	с 4/6 по 7/9 вт., чт., пт., вс; с 10/9 по 5/10 вт., пт., вс; с 8/10 по 30/5 понел., пятн.	65-08	12-07	хв	
128 скор.	Красноярск- Адлер	23-05	37	23-42	с 1/6 по 4/9 пн., вт., чт., сб. с 7/9 по 2/10 вт., чт., сб. с 5/10 по 27/5 вторн., пятн.	30-48	06-30	гол	
141 скор.	Симферополь- Екатеринбург	02-12	45	02-57	с 4/6 по 24/9 ежедн	34-15	13-12	хв	
142 скор.	Екатеринбург - Симферополь	00-11	37	00-48	со 1/6 по 21/9 ежедн	33-23	09-11	гол	
147 скор.	Астрахань - Нижневартовск	01-07	43	01-50	нечетные	58-39	12-29	гол	
148 скор.	Нижневартовск- Астрахань	09-27	48	10-15	четные	12-33	22-48	хв	
307 пасс.ф.	Кисловодск- Екатеринбург	23-12	37	23-49	3,10,16,22,28/06; 4,10,16,22,28/07; 3,10,16,22,28/08; 3/09; с 10/09 четные	31-38	07-27	хв	
308 пасс.ф.	Екатеринбург Кисловодск	07-06	43	07-49	1,8,14,20,26/06; 2,8,14,20,26/07; 1,8,14,20,26/08; 1/09; с 8/09 четные	30-01	13-50	гол	
317 пасс.	Новороссийск-Саратов	18-53		22-49	четные	29-33		гол	
318 пасс.	Саратов-Новороссийск				нечетные	30-46	05-35	хв	
331 пасс.	Ташкент- Саратов	12-38		16-06	с 7/6 понедельник	63-03		гол	
332 пасс.	Саратов- Ташкент				с 7/6 понедельник	67-04	12-10	хв	
333 пасс.	Ташкент-Саратов	12-38		16-06	с 4/6 пятница	70-48		хв	
334 пасс.	Саратов-Ташкент			16-06	с 4/6 пятница	70-24	15-30	гол	
335 пасс.	Худжанд - Саратов	12-38			с 1/6 вторник, воскрес.	65-46		гол	
336 пасс.	Саратов - Худжанд			16-06	с 1/6 вторник, воскрес.	69-50	14-56	хв	
339 пасс.	Астрахань- Казань	07-28	48	08-16	со 2/6 по 20/9 четные	22-42	06-58	гол	
340 пасс.	Казань- Астрахань	17-35	48	18-23	с 4/6 по 20/9 четные	13-27	07-50	хв	
341 пасс.	Астрахань- Н.Новгород	07-28	48	08-16	с 3/6 по 23/9 нечетные	21-18	05-34	хв	
342 пасс.	Н.Новгород- Астрахань	17-35	48	18-23	с 31/5 по 21/9 нечетные	13-27	07-50	гол	
343 пасс.	Адлер-Челябинск	18-22	37	18-59	с 5/6 по 4/9 пн., ср., сб; с 6/9 по 4/10 понедельник;	29-23	00-22	хв	
344 пасс.	Челябинск-Адлер	23-05	37	23-42	со 2/6 по 1/9 ср., пт., вс; с 3/9 по 1/10 пятница;	30-48	06-30	гол	

345 пасс.	Адлер- Н. Тагил	16-26	37	17-03	с 4/6 нечетные	42-02	11-05	хв
346 пасс.	Н. Тагил- Адлер	09-08	37	09-45	с 1/6 четные	33-17	19-02	гол
353 пасс.	Адлер- Пермь	20-51	37	21-28	с 5/6 по 23/6- ср., ср., сб; с 26/6 по 2/9- пн., ср., пт., сб; с 4/9 по 4/10- пн., ср., сб; с 6/10 - среда, суббота	35-41	09-09	гол
354 пасс.	Пермь-Адлер	20-13	38	20-51	со 2/6 по 20/6- ср., пт., вс; с 23/6 по 30/8- пн., ср., пт., вс; с 1/9 по 1/10- ср., пт., вс; с 3/10 - среда, воскресенье	32-00	04-51	хв
361 пасс.	Кисловодск- Самара	23-12	37	23-49	с 31/5 нечетные		09-08	хв
362 пасс.	Самара- Кисловодск	07-06	43	07-49	с 31/5 нечетные		30-01	гол
373 пасс.	Баку- Тюмень	03-10	63	04-13	с 5/6 ежедн	46-03	02-16	гол
374 пасс.	Тюмень - Баку	12-14	39	12-53	с 1/6 ежедн	37-10	06-12-03	хв
387 пасс.	Актюбинск-Москва	18-42	39	19-21	нечетные	15-09	10-30	гол
388 пасс.	Москва-Актюбинск	14-27	42	15-09	нечетные	21-45	14-54	хв
393 пасс.	Волгоград- Нижневартовск	01-44	48	02-32	с 31/5 ежедн	59-26	13-58	гол
394 пасс.	Нижневартовск- Волгоград	11-20	48	12-08	со 2/6 ежедн	07-12	19-20	хв
395 пасс.	Ташкент-Харьков	06-11	43	06-54	воскресенье	19-52	01-46	гол
396 пасс.	Харьков-Ташкент	10-43	37	11-20	вторник	56-50	21-10	гол
Летние сезонные поезда								
205 пасс.	Анапа-Иркутск	15-25	37	16-02	с 7/6 по 4/10 понел., пятн. с 4/6 по 1/10 вторн., пятн.	84-14	04-16	хв
206 пасс.	Иркутск-Анапа	19-49	37	19-46		31-14	03-00	гол
223 пасс.	Анапа-Орск	15-25	37	16-02	с 6/6 по 2/9 четн., воскр.	24-48	16-50	гол
224 пасс.	Орск-Анапа	19-49	37	19-46	с 3/6 по 30/8 понел., четн.	31-14	03-00	хв
237 пасс.	Астрахань-Мурманск	03-56	43	04-39	3,11,19,27/6; 5,13,21,29/7; 2,5,9,13/17,21,25,29/8; 2,5,9,13/9	51-10	07-49	гол
238 пасс.	Мурманск-Астрахань	17-57	46	18-43	7,15,23/6; 1,9,17,25/7; 2,6,9,13,17, 21,25,29/8; 2,6,9,13/9	13-56	08-39	хв
241 пасс.	Адлер-Иркутск	21-27	37	22-04	с 6/6 по 14/10 четн., воскр.	87-54	13-58	хв
242 пасс.	Иркутск-Адлер	19-31	40	20-11	с 3/6 по 11/10 понел., четн.	33-04	05-15	гол
243 пасс.	Анапа - Новокузнецк	15-25	37	16-02	с 5/6 по 25/9 среда, суббота	61-31	05-33	хв
244 пасс.	Новокузнецк - Анапа	19-49	37	19-46	со 2/6 по 22/9 среда, воскр.	31-14	03-00	гол
269 пасс.	Адлер-Благовещенск	21-27	37	22-04	с 11/6 по 8/10 понел., пятн.	140-04	18-08	хв
270 пасс.	Благовещенск-Адлер	19-31	40	20-11	с 8/6 по 5/10 вторн., пятн.	33-04	05-15	гол
273 пасс.	Адлер-Северобайкальск	21-27	37	22-04	с 8/6 по 5/10 - вторник	97-16	23-20	гол
274 пасс.	Северобайкальск-Адлер	19-31	40	20-11	с 5/6 по 2/10 - суббота	33-04	05-15	гол
407 пасс.	Новороссийск-Ижевск	18-53	39	19-32	с 7/6 по 19/9 - нечетные	21-38	17-10	хв
408 пасс.	Ижевск-Новороссийск	22-14	35	22-49	с 4/6 по 16/9 - четные	30-46	05-35	хв
409 пасс.	Новороссийск-Казань	05-00	37	05-37	с 6/6 по 10/10 - четные	16-11	21-48	хв
410 пасс.	Казань-Новороссийск	13-37	37	14-14	с 3/6 по 7/10 - нечетные	28-20	18-34	гол
423 пасс.	Анапа-Курган	15-25	37	16-02	с 8/6 по 7/9 - вторник	33-38	01-40	гол
424 пасс.	Курган-Анапа	19-49	37	19-46	с 5/6 по 4/9 - суббота	31-14	03-00	хв
425 пасс.	Симферополь-Саратов				по отдельному указанию			
426 пасс.	Саратов-Симферополь				по отдельному указанию			
433 пасс.	Адлер-Ижевск	20-51	37	21-28	с 30/7 по 3/9 пятница; с 7/9 по 1/10 вторн., пятница	26-34	00-02	гол
434 пасс.	Ижевск-Адлер	20-13	38	20-51	с 27/7 по 31/8 вторн.; с 4/9 по 28/9 вторн., суббота	32-00	04-51	хв
437 пасс.	Кисловодск-Челябинск	23-12	37	23-49	8,12,14,18,20,24,26,30/6; 2,6,8,12,14,18,20,24,26,30/7; 1,6,8,12,14,18,20,24,26,30,8,19	32-52	08-41	гол
438 пасс.	Челябинск-Кисловодск	07-06	43	07-49	6,10,12,16,18,22,24,28,30/6; 4,6,10,12,16,22,24,28,30/7; 4,6,10,12,16,18,22,24,28,30/8;	30-01	13-50	хв
451 пасс.	Адлер - Н.Челны	20-21	37	20-58	3/6; с 6/6 по 16/10 - четные	25-24	22-22	гол
452 пасс.	Н.Челны Адлер	21-26	37	22-03	31/5; с 3/6 по 13/10 - нечетные	31-59	06-02	хв
453 пасс.	Новороссийск-Уфа	20-40	37	21-17	2/6; с 5/6 по 5/10 нечетные	20-26	17-43	хв
454 пасс.	Уфа- Новороссийск	05-30	45	06-15	с 31/5 по 3/10 нечетные	28-40	10-55	гол
455 пасс.	Новороссийск-Челябинск	20-40	37	21-17	3/6; с 6/6 по 30/8 - четн; 1,3/9	30-38	03-55	хв
456 пасс.	Челябинск-Новороссийск	05-30	45	06-15	1/6; с 4/6 по 30/8 - четн; 1/9	28-40	10-55	гол
461 пасс.	Адлер - Уфа	16-26	37	17-03	3/6; с 6/6 по 2/10 четные	20-58	14-01	гол
462 пасс.	Уфа - Адлер	09-08	37	09-45	31/5; с 3/6 по 29/9 нечетные	33-17	19-02	хв
465 пасс.	Адлер-Казань	13-09	37	13-46	4/8; с 7/8 по 31/8 нечетные; 2/9	17-03	06-49	хв
466 пасс.	Казань-Адлер	15-00	37	15-37	1/8; с 4/8 по 30/8 четные;	33-04	00-41	гол

НОВОСТИ

ПОСЛЕДНЯЯ ВСТРЕЧНАЯ

С 17 июня стартовала новая масштабная социальная кампания ГИБДД, которая получила название «Последняя встречающая». Ее главная цель – предупредить водителей об опасности выезда на «встречку».



По статистике, сегодня выезд на полосу встречного движения занимает третье место среди причин серьезных происшествий на дорогах. Только за 4 месяца 2010 года по вине водителей, которые пересекли сплошную линию разметки и оказались на встречной полосе, произошло около 4 тысяч аварий, то есть фактически каждая десятая. Причем, как свидетельствуют аналитические данные, подавляющее большинство лобовых столкновений происходило там, где выезд на встречную полосу не запрещен. Получается, что водитель не нарушал ни требований разметки, ни установленных дорожных знаков. Он просто терял терпение, неверно оценивал дорожную ситуацию, шел на обгон и в итоге терял жизнь. В большинстве своем в этих авариях гибнут молодые трудоспособные люди в возрасте от 25 до 35 лет. Лозунг кампании – «Не пересекай черту!».

Ставка делается именно на предупреждение участников дорожного движения о том, как опасна спешка за рулем. По словам организаторов акции, ГИБДД не ставит задачу выявить в этот период как можно больше нарушителей, которые выезжают на полосу встречного движения и лишают их прав. Настоящая цель – предупредить водителей и предотвратить аварию.

Специально для новой кампании был снят очередной социальный ролик, причем в формате 3D. Главным его оператором стал Сергей Трофимов (фильмы «Черная молния», «Ночной дозор», «Дневной Дозор»), а режиссером – британец Кит Инглиш. В ролике показано, как группа мужчин пытается перетянуть канат. Главное в этом деле – терпение, кто более терпелив, тот и выиграл. В какой-то момент один из участников состязания не выдерживает, отпускает канат, пересекает запретную черту и сразу оказывается на встречной полосе. Затем – страшная авария.

ГИБДД В СЕТИ ИНТЕРНЕТ

Госавтоинспекция обновила свой облик в сети Интернет. В новой версии сайта – www.gibdd.ru впервые в открытом доступе появилась информация обо всех своих подразделениях, их адресах, телефонах, графиках работы и банковских реквизитах. Раньше эту информацию, как военную тайну, гражданам приходилось собирать практически по крупицам – из бумажных справочников, на сайтах местных отделов ГИБДД и т.д. – и в большинстве случаев либо телефоны, либо реквизиты оказывались устаревшими.



Довольно распространенная ситуация – человек собирается улететь на отдых, но переживает по поводу неоплаченных штрафов, из-за которых его могут остановить на границе. Он приходит в отдел ГИБДД и получает распечатку своих «долгов». А дальше начинается самое интересное: чтобы их оплатить – он вынужден объехать все подразделения, где ему были выписаны эти штрафы. Дело в том, что реквизиты для оплаты у каждого подразделения разные. Теперь этот вопрос легко решается наличием компьютера и доступа в Интернет. На сайте ГИБДД в разделе «Он-лайн сервисы» следует выбрать меню «Квитанция для оплаты штрафа». Прямо оттуда можно распечатать квитанции с реквизитами тех подразделений, сотрудники которых выписывали штраф.

Рядом с квитанциями распечатываются адреса и справочные телефоны соответствующих отделов ГИБДД, так что через неделю-другую можно позвонить и поинтересоваться – прошла ли оплата, и есть ли еще какие-либо претензии. Что и говорить, удобно. Аналогичная ситуация и с оплатой госпошлин. Теперь не нужно перед регистрацией машины, сдачей экзаменов на права или прохождением техосмотра приезжать в ГАИ первый раз для того, чтобы отстоять очередь и лишь по-

лучить квитанцию, оплатив которую придется вернуться в ГАИ вновь. Распечатать эту квитанцию можно точно также – из собственного дома или офиса, с сайта www.gibdd.ru. А вместе с квитанцией получить и листочек с адресом, телефоном для предварительной записи и графиком работы подразделения, куда нам следует обращаться. В будущем планируется организовать на сайте другие сервисы.

ЧЕЙ СТРАХОВЩИК ЛУЧШЕ?

Руководство Национального союза страховщиков ответственности выступило с инициативой, предоставить водителю, пострадавшему в аварии право выбора: обращаться ли за выплатой по ОСАГО к своему страховщику или идти в страховую компанию виновника ДТП.

Принцип, по которому пострадавший обращается к своему страховщику, действует в России с марта прошлого года, и прямым урегулированием в 2009 году воспользовалось абсолютное большинство автомобилистов, попавших в ДТП. В чужую компанию обра-



ются в основном в тех случаях, если своя, по той или иной причине отказала в выплате. И, по мнению страховщиков, такое «двойное» обращение нужно запретить. В пользу этого приводят два аргумента.

Во-первых, сейчас процесс излишне затягивается: сначала одна страховая компания рассматривает заявку 30 дней, потом вторая еще столько же. Во-вторых, если пострадавший получает необоснованный отказ, то надзорным органам явко не ясно, какую из двух страховых компаний привлечь к ответственности. Так или иначе, прямое урегулирование убытков действительно удобнее для автомобилистов. Конечно, если своя страховая компания корректно оценивает ущерб и обеспечивает необходимое возмещение, что происходит далеко не всегда. А именно в этом заключаются главные проблемы нынешней системы ОСАГО.

Форменное снаряжение								Медный сплав
	Водопад с уступами	Музыка в быстром темпе	Междоусобная вражда	Плакательная бумага	Один из мушкетеров			
			Почтовый путь (устар.)					
Гнойник, нарыв	Во рту сразу за резцом	Валенок		Груз, ручная кладь	Роды коровы			
Исполнитель роли			Не катан					
		Определенность						
Между лошастью и жокеем	Шум от удара			Заводила в компании	Сборник карт			
Блеск, глянец	Рукоятное озерцо			Женское имя-паллиандром	Ключая благоверная			
... земли								
Польская мадам				Губерния в княжестве				
Аппарат, дающий порции	Единица площади в Англии			Кормовой знак				
		Не губит людей		Выделка	Китайский хлеб	Руководитель ВУЗа		
Анод да катод	Прием пищи днем	Противники ВВС	Деньги Словении					
				"Каннибал" по-русски	Золотое войско Батыя			
Метеоритные "осадки"	Бухгалтерский термин	Столица Китая	И шофер, и жокей					
Любите разгадывать кроссворды?								
Тогда вам сюда!								
http://skaniki.com								
"Вырост" мобильного		Посуда для вина	Твердый принцип жизни	Единич. вектор				
				Презент просто так				

ГОРОСКОП

ЖАРКОЕ ВРЕМЯ

ОВНЫ, возможно, что в ближайшие дни у вас появится непреодолимое желание заняться ремонтом своего дома, не противьтесь своим устремлениям. Поскольку в деловой сфере существенных изменений не предвидится, то у вас действительно будет прекрасная возможность все силы сосредоточить на создании уюта в своем доме.

ТЕЛЬЦЫ, под влиянием романтического настроения вы можете пережить большое количество приключений. Причем для этого даже не придется отправляться в путешествие. Новые веяния в вашей жизни будут связаны с новыми знакомыми, каждый из которых будет по-своему оригинален и неповторим.

БЛИЗНЕЦЫ, и в деловой сфере, и в личных отношениях вас ожидает успех. В вашу пользу решатся все спорные вопросы, только нужно проявить максимум терпения и выдержки, чтобы не слугнуть удачу. Стоит опасаться интриг, но не закидывайтесь на желани разоблачить злопыхателей.

РАКАМ следует подготовиться к непростому, можно даже сказать, переломному моменту в жизни. Пусть вас не собьют с выбранного пути сплетни и пересуды окружающих, относитесь к ним с достоинством. Ведь вы сами прекрасно знаете, чего хотите от жизни и как этого добиться.

Удачное завершение ранее начатого проекта

станет прекрасным подведением итогов первого летнего месяца для **ЛВВОВ**. Вам надо будет только собрать лавры победителя. У тех, кто готов к новым свершениям и не захочет взять таймаут, будет возможность успешно преодолеть еще одну наболевшую проблему.

ДЕВЫ, на вас может обрушиться шквал срочных дел, однако выполнить их удастся легко и непринужденно. К тому же наградой вам будет признание со стороны человека, чье мнение для вас весьма и весьма значимо, а также приближающийся отпуск. В июле вы смело сможете воспользоваться правом на отдых.

ВЕСЫ, вам не привыкать решать чужие проблемы, однако не стоит идти на поводу у неблагодарных и эгоистичных людей, которые попросту пользуются вашим расположением. Другой вопрос, если помощь понадобится близким друзьям или родственникам. Не исключено, что вас ждет дальнейшее путешествие.

СКОРПИОНЫ наконец-то смогут осуществить давнюю мечту и заняться устройством личной жизни, провести приятные выходные с дорогими людьми. В профессиональном плане ближайший период не принесет никаких неожиданностей, но если и появятся какие-то дела, вы справитесь с ними очень быстро.

Обычно лето считается относительно тихим

периодом в профессиональной сфере, но для **СТРЕЛЬЦОВ** именно самый жаркий период в году обещает серьезные перемены. Вам могут предложить новое место работы, которое, возможно, абсолютно не будет связано с вашей прежней сферой деятельности. Готовьтесь открывать новые горизонты.

КОЗЕРОГИ, если исходить из утверждения, что перемены – всегда к лучшему, то вас ждет один из лучших периодов в нынешнем году. Перемен будет много, и они могут потребовать серьезной работы над собой. Советуем принять принципиально важных решений оставить на следующий месяц.

ВОДОЛЕИ, грамотно распределяйте свои силы и не старайтесь сразу реализовывать все свои желания. Каким бы оптимистом вы ни были, вы должны понимать, что сбываться всем без исключения нашим мечтам не суждено. Используйте свои прекрасные организаторские возможности, чтобы ситуация развивалась в нужном русле.

РЫБЫ, хорошо бы навести порядок в доме и делах. Ваша лень станет серьезным препятствием на вашем пути, а как известно, самая суровая и беспощадная борьба – это та, что мы ведем сами с собой. В делах у вас полный штиль, зато личная жизнь будет наполнена яркими красками и принесет много хороших эмоций.

ЭКЗАМЕН



I. О чем информируют Вас эти дорожные знаки?

- a) О приближении к перекрестку, где установлен знак «Уступите дорогу»;
- b) О приближении к перекрестку, где установлен знак «Движение без остановки запрещено»;
- c) О приближении к тамбоне.



II. Вы намерены проехать перекресток в прямом направлении. Кому следует уступить дорогу?

- a) Только трамваю;
- b) Только грузовому автомобилю;
- c) Обоиm транспортным средствам.



III. При повороте налево во второй проезд Вы:

- a) Имеете преимущество;
- b) Должны уступить дорогу легковому автомобилю и автобусу;
- c) Должны уступить дорогу только автобусу.



IV. Может ли водитель легкового автомобиля в данной ситуации начать движение?

- a) Да;
- b) Да, если он не создаст помех грузовому автомобилю;
- c) Нет.



V. По какой траектории Правила разрешают Вам произвести поворот налево?

- a) Только по А;
- b) Только по Б;
- c) По любой.



VI. Разрешен ли Вам обгон?

- a) Да, если скорость грузового автомобиля менее 30 км/ч;
- b) Да;
- c) Нет.



VII. Вы намерены повернуть направо. Следует ли уступить дорогу автобусу?

- a) Да;
- b) Нет.

ОТВЕТЫ

I. Ответ – а.
 II. Ответ – б.
 III. Ответ – с.
 IV. Ответ – б.
 V. Ответ – б.
 VI. Ответ – б.
 VII. Ответ – б.

АВТОМИР

UAZ PATRIOT: СОКРАЩЕННАЯ ВЕРСИЯ



UAZ официально представил короткобазную версию внедорожника Patriot, которую сами ульяновцы называют модификацией Sport. Впрочем, речь идет не про более мощную и скоростную версию, а, наоборот, – про удешевленную. Потеряв 360 мм длины и 16 л.с. мощности, базовая версия стала стоить от 420 тысяч руб. против 490 тысяч руб. за самую доступную длиннобазную модификацию.

Таким образом, Patriot стал дешевле, чем Шви Нива в начальной комплектации, пусть и на малозаметные четыре тысячи руб.

Базовым мотором для нового Патриота стала дефорсированная 2,7-литровая четверка мощностью 112 л.с. (такая же, какая ставится на 469-ю модель). В качестве альтернативы предлагается форсированная до 128 сил модификация (как у «длинного» Патриота). А вот дизельного мотора Iveco, имеющегося в арсенале старшего брата, для него не предлагается.

Теоретически новинка может превосходить полноразмерную версию на бездорожье в силу лучшей геометрической проходимости (меньше база) и лучшей маневренности (радиус разворота сократился). Также младший мотор развивает полную тягу в зоне более низких оборотов, и, таким образом, он может быть предпочтительнее на пересеченной местности.

Благодаря тому, что кузов укорочен в основном за счет задних дверей, «грузовые» возможности автомобиля не очень сильно пострадали: объем багажника сократился с 960 до 600 л. Грузоподъемность не изменилась (600 кг).