

## **Информационный материал к единому дню информирования населения**

### **«О безопасности дорожного движения на территории Минской области»**

Обеспечение безопасности дорожного движения – одна из главных задач, стоящих перед государственными органами. Последствия дорожно-транспортных происшествий, связанные с гибелью и ранением людей, повреждением материальных ценностей, наносят значительный ущерб экономике государства. По оценкам специалистов, потери, связанные с ДТП, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров, других видов несчастных случаев.

За 8 месяцев текущего года на территории Минской области произошло 433 дорожно-транспортных происшествия (далее – ДТП), в которых 81 человек погиб и 472 получило ранения. Произошло 9,7 тысячи автоаварий в результате которых люди не пострадали, однако причинен материальный ущерб.

Основное количество ДТП приходится на наезды на пешеходов (23%), лобовые столкновения и опрокидывания (по 14%), причинами которых в основном являются несоблюдение водителями безопасной скорости движения транспортных средств (20%), отсутствие права управления транспортном (11%) и нарушение правил дорожного движения пешеходами (10 %).

Наибольшее количество погибших в ДТП граждан зарегистрировано в результате наездов на пешеходов и велосипедистов (42% от общего количества погибших), совершенных из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами и велосипедистами, а также несоблюдения водителями безопасной скорости движения.

Наиболее неблагоприятными по количеству ДТП и погибших днями недели являлись пятница и суббота, а суточными часовыми интервалами по количеству ДТП – 7-8 и 17-21 час.

### **ПЕШЕХОДЫ**

Самым незащищенным участником дорожного движения является пешеход. Водителя, в случае ДТП, может защитить металлический корпус транспортного средства, пешеход такой защитой не обладает. Об этом надо постоянно помнить и при выходе на проезжую часть осознавать ту опасность, которой пеший участник движения подвергает себя. Так пешеходы порой забывают, что даже на пешеходном переходе они обязаны переходить проезжую часть, убедившись, что этот выход для них безопасен.

С участием пешеходов за 8 месяцев т.г. зарегистрировано 98 ДТП, в которых 28 человек погибло и 72 - получило травмы и увечья. По вине пешеходов произошло 44 ДТП, в которых 18 человек погибло и 26 получило травмы. Практически все аварии случились в темное время суток. И многие из погибших пешеходов не были обозначены световозвращающими элементами.

*22 августа около 20.40 часов в г. Старые Дороги, 28-летний житель г. Слуцка управляя автомобилем «Шкода», на ул. Московская совершил наезд на 48-летнюю местную жительницу, которая перебежала проезжую часть дороги вне пешеходного перехода. При этом она не была обозначена световозвращающими элементами, а в результате ДТП получила тяжкие телесные повреждения.*

Наибольший уровень пешеходного травматизма отмечается в осеннее-зимний период, когда доля аварий с участием пешеходов достигает 60-70% от всех ДТП. Это обусловлено сокращением продолжительности светлого времени суток и нежеланием пешеходов обозначать себя световозвращающими элементами.

Ситуация усложняется еще и тем, что пешеходы, как правило, думают, что тот, кто за рулем, их уже заметил. Проводимый Госавтоинспекцией эксперимент позволил установить, что в темноте из салона автомобиля человек в темной одежде при ближнем свете фар различим лишь на расстоянии 25-30 м. При скорости 60 км/ч за одну секунду автомобиль проезжает около 17 метров, что практически не оставляет шансов водителю остановить транспортное средство избежав наезда.

Правила дорожного движения обязывают пешехода при движении по краю проезжей части дороги в темное время суток обозначить себя световозвращающим элементом (элементами, п.17.1 ПДД).

Фликер (светоотражательный элемент) на одежде – реальный способ уберечься от травмы на неосвещенной дороге. ГАИ рекомендует пешеходам обозначить себя светоотражающими элементами на левой и правой руках, повесить по одному фликеру на ремень и сзади. Фликеры белого или лимонного цветов имеет наиболее оптимальную светоотражаемость. Кстати, оранжевые зайчики, зеленые белочки, огненно-красные сердечки сложно назвать фликерами. Скорее всего - это яркие сувениры, которые так любят маленькие дети.



Что касается ответственности пешеходов согласно Кодексу об административных правонарушениях Республики Беларусь, то она такова:

- в отношении пешехода, который в темное время суток движется по проезжей части, не обозначив себя фликером, применяются штрафные санкции в размере от 1 до 3 базовых величин. Если нарушение им Правил дорожного движения повлекло создание аварийной ситуации, то размер штрафа составляет от 3 до 8 базовых величин. На сумму от 3 до 5 базовых величин штрафуются пешеход, если он находится на дороге в состоянии алкогольного опьянения. В случае если нарушение Правил дорожного движения повлекло причинение потерпевшему легкого телесного повреждения, либо повреждения транспортного средства, груза, дорожного покрытия, дорожных и других сооружений или иного имущества, виновный подвергается штрафу от 5 до 20 базовых величин.

В крупных городах проблемой остаются наезды на пешеходов на нерегулируемых пешеходных переходах. Несмотря на то, что при этом очевидна вина водителей, которые нарушают требования правил проезда нерегулируемых пешеходных переходов, здесь усматривается и личная беспечность пешеходов. Имея преимущество, пешеход обязан быть предельно внимательным, осторожным, не отвлекаться при переходе проезжей части и своими действиями не создавать препятствия для движения транспортных средств.

Не редко происходят ДТП из-за нарушения водителями правил проезда пешеходных переходов. В текущем году в результате 33 ДТП по указанной причине погибло 4 пешехода, 29 – получило травмы.

*2 августа в 7:20 в г. Жодино 37-летний водитель «Рено» не предоставил преимущество в движении пешеходу, переходившему дорогу по нерегулируемому пешеходному переходу, и совершил на него наезд. Пешеход получил телесные повреждения и через 5 дней скончался.*

Категория велосипедистов также входит в группу риска.

С участием велосипедистов за указанный период на территории Минской области произошло 34 ДТП, в которых 6 человек погибло, 29 –

получило травмы. Больше половины таких ДТП совершено по вине самих велосипедистов.

*27 августа в 12.05 вблизи д. Анетово Пуховичского района, 63-летний водитель, управляя автомобилем «Фольксваген», отвлекся и совершил наезд на 63-летнего велосипедиста, который двигался в попутном направлении. В результате ДТП велосипедист скончался.*

*5 сентября в 7.20 на ул. Ватутина в г. Борисове, 40-летний местный житель, управляя автомашиной УАЗ, и выполняя поворот направо, совершил наезд на 11-летнего велосипедиста, который не спешившись пересекал дорогу на велосипеде по регулируемому пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора. Ребенок получил телесные повреждения.*

В темное время суток велосипедистам необходимо оборудовать свои велосипеды фарами (фонарями), излучающими спереди белый свет, сзади – красный, и помнить, что по проезжей части дороги велосипедисту можно двигаться не далее 1 метра от ее правого края. Хорошую помощь в профилактике ДТП так же послужит жилет повышенной видимости.

## **ПЬЯНЫЙ ЗА РУЛЕМ**

С 01.03.2021 вступила в силу новая редакция КоАП Республики Беларусь. Согласно ст.18.15 Кодекса об административных правонарушениях Республики Беларусь, предусмотрена градация алкогольного опьянения водителя. Если алкогольное опьянение составляет до 0,8 промилле включительно – правонарушитель лишается водительского удостоверения сроком на 3 года, также придется заплатить и штраф 100 базовых величин, если более 0,8 промилле – лишение прав сроком на 5 лет и штраф в 200 базовых величин.

За повторное управление в состоянии алкогольного опьянения в течение года правонарушитель привлекается к уголовной ответственности, при этом предусмотрена специальная конфискация транспортного средства, которым управляли в состоянии опьянения, независимо от права собственности.

К сожалению, ни очевидная опасность употребления спиртного для водителя, ни суровые санкции наказания не могут переубедить отдельных граждан отказаться от рюмки перед поездкой и к сожалению, из года в год под колесами очередного пьяного лихача страдают невинные люди.

В текущем году по вине нетрезвых водителей совершено 37 ДТП, в которых 10 человек погибло и 35 получили ранения.

*27 августа вблизи д. Налибоки Столбцовского района 35-летний местный житель, управляя автомобилем «Рено», в состоянии алкогольного опьянения (более 1‰ промилле в выдыхаемом воздухе), не*

*справился с управлением, съехал в кювет и наехал на придорожное дерево. В результате ДТП 14-летняя пассажирка с травмами госпитализирована в реанимационное отделение. Последняя находилась на заднем сиденье и не была пристегнута ремнем безопасности.*

Органы внутренних дел не приостанавливают работу по выявлению и пресечению фактов управления транспортом нетрезвыми водителями, однако ее эффективность возможно значительно повысить благодаря активной позиции общественности в своевременном информировании милиции о подобных фактах. Данная информация сможет повысить безопасность на дорогах Беларуси и сохранить жизнь и здоровье граждан.

По сообщениям граждан задержано 275 нетрезвых водителей.

## СКОРОСТЬ

Основным критерием культуры вождения является соблюдение ограничения в скорости, установленного Правилами дорожного движения. Каждый водитель обязан неукоснительно выполнять это требование. Сам факт превышения установленной скорости, нельзя объяснить, как некоторые иные нарушения, случайностью или минутной невнимательностью. Даже, не смотря на спидометр (одометр), водитель прекрасно чувствует, насколько быстро он движется. Превышая разрешенную скорость, он допускает сознательное нарушение. Скорость выше нормы не дает практически никакого выигрыша во времени, зато увеличивает нервное напряжение водителя. Начав движение рывком в городе с перекрестка, он, как правило, станет у следующего пересечения улиц перед красным сигналом светофора. В то же время выбравшие скорость с таким расчетом, чтобы приблизиться к нему в момент включения зеленого света, проедут без остановки. Относительно вероятности возникновения аварийной ситуации подсчитано, что на скорости 80 километров в час она почти вдвое выше, чем при предельно допустимой в городских условиях.

Эксперименты показывают, что люди проявляют слишком большую самоуверенность. В условиях дорожного движения она порождает ошибки. Для многих очень сложно оценить разницу в тяжести возможных последствий при столкновении автомобилей на различных скоростях. Когда при проведении одного эксперимента группе водителей предложили ответить на вопрос, при какой скорости они смогут остановить автомобиль так, чтобы полностью предохранить себя от столкновения. Многие назвали скорость около 25 километров в час. Фактически она оказалась равна лишь 7 километрам в час.

*11 сентября на автодорог Р-80 «Слобода-Паперня» 56-летний водитель, управляя автомобилем МАЗ с полуприцепом, неправильно выбрал*

*скорость движения, не учел погодные условия, не справился с управлением и совершил наезд на опору ЛЭП. Водитель с травмами госпитализирован.*

Необходимость поддержания оптимальной скорости регламентирована пунктом 87 Правил дорожного движения, который гласит: «При выборе скорости водитель должен учитывать интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и перевозимого им груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. При этом в темное время суток и в условиях недостаточной видимости скорость движения должна позволять водителю остановить транспортное средство в пределах видимости дороги в направлении движения; при возникновении препятствия, которые водитель в состоянии обнаружить, он обязан принять меры к снижению скорости, вплоть до полной остановки транспортного средства». Для кого-то приведенный текст может показаться общим, не содержащим строгих запретов. Тем не менее, чаще всего в обвинительных заключениях и судебных приговорах водителей, совершивших дорожно-транспортные происшествия, фигурирует нарушение упомянутого пункта. Связано это с тем, что на самом деле перечисленные положения содержат конкретные указания на те факторы, каждый из которых в отдельности или в комплексе определяют скорость, обеспечивающую в соответствующей ситуации безопасность движения.

Правильный выбор скорости движения транспортного средства является одним из наиболее важных условий безопасного вождения.

На выбор безопасной скорости влияет интенсивность движения. Как показали исследования, наиболее безопасной является скорость, равная или близкая к средней скорости транспортного потока. Если же скорость автомобиля отличается от средней, например, на 60 километров в час, то вероятность вовлечения в ДТП для такого автомобиля возрастает, примерно, в тысячу раз по сравнению с теми, которые движутся со средней скоростью транспортного потока. Вождение автомобиля в городах с интенсивным движением транспортных средств и пешеходов требует от водителя большого внимания, дисциплинированности и четкости действий. В этих условиях водитель должен двигаться с такой скоростью, чтобы своевременно обеспечить наблюдение за дорогой, ее состоянием, транспортными средствами, пешеходами, сигналами светофоров.

При движении по обледенелой дороге не следует превышать скорость, надеясь на противоскользящие материалы, которыми посыпают дороги. Иногда случается так, что при торможении песок не удерживается на обледенелом покрытии и свободно сдвигается колесами автомобиля. Также опасен при гололедице свежеснеженный снег, который маскирует обледенелое покрытие.

Опасность для движения представляют собой опавшие с деревьев листья, лежащие на дорожном покрытии. Попав на такой участок, водитель автомобиля, двигавшегося с большой скоростью, при необходимости торможения может потерять управление и оказаться в кювете или на полосе встречного движения, так как листья под колесами могут снизить коэффициент сцепления одного или нескольких колес.

В дождливую погоду опасны участки, где к главной асфальтированной дороге примыкают второстепенные без покрытия. Грунтовая грязь, которую наносят транспорт или скот представляет серьезную опасность. Проезжать такие места нужно с небольшой постоянной скоростью, не применяя резких торможений и поворотов рулевого колеса. Немалые затруднения для водителя представляет выбор скорости движения в тумане. Большинство ДТП в условиях тумана составляют столкновения с движущимся впереди транспортным средством. При этом водители, выбирая безопасную дистанцию, не учитывали, что человеческому глазу все предметы в тумане представляются, примерно, в два раза удаленными, чем в действительности. Скорость движения в тумане во всех случаях должна быть ниже скорости движения при ясной погоде. При выборе ее надо исходить из возможности остановки автомобиля в пределах видимости. Обгон в густом тумане недопустим. В этих условиях надо избегать внезапных торможений. При необходимости остановиться, скорость надо снижать плавно. При этом целесообразно несколько раз нажать на педаль тормоза и тем самым подать сигнал для предупреждения водителей автомобилей, двигающихся сзади. При движении в густой снегопад, метель, в пыльную бурю или сильный ливень надо применять аналогичные меры предосторожности.

Неправильный выбор скорости при движении на поворотах дорог – одна из главных причин таких видов дорожных происшествий, как опрокидывание или столкновение со встречным транспортом. Происшествия на поворотах дорог происходят иногда потому, что водитель, хотя и движется со скоростью допустимой для прохождения поворота без заноса, поздно замечает поворот и для того, чтобы вписаться в него резко поворачивает рулевое колеса. Приближаясь к повороту надо твердо помнить, лучше снизить скорость до въезда на поворот, чем тормозить при прохождении его. На повороте не следует выключать или переключать передачи. Если поворот крутой и в конце его потребуются переключение передач, то лучше это сделать в начале поворота. Торможение и выключение сцепления на повороте может привести к заносу.

Дать конкретные рекомендации о величине скорости для всех случаев невозможно, т.к. безопасная скорость зависит не только от приведенных выше объективных условий, но также от квалификации и личных качеств

водителя. Если водитель будет внимательно наблюдать за обстановкой движения и ее изменениями, то он сможет правильно выбрать скорость и обеспечить безопасность движения.

Напомним ответственность за нарушение скоростных режимов.

Согласно ст. 18.12 ч. 1 КоАП Республики Беларусь - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от десяти до двадцати километров в час - предупреждение или штраф до 1 б.в.;

- ст.18.12 ч. 2 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от 20 до 30 километров в час - штраф 1-3 б.в.;

- ст.18.12 ч. 3 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от 30 до 40 километров в час – штраф 3-10 б.в.;

- ст.18.12 ч. 4 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения на 40 и более километров в час – штраф 8-12 б.в.;

- ст.18.12 ч. 5 - действия, предусмотренные частями 2-4 настоящей статьи, совершенные повторно в течение одного года после наложения административного взыскания за такие же нарушения – штраф 5-15 б.в. или лишение права управления сроком до 1 года.

## **ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ**

Отдельной возрастной категорией участников дорожного движения являются дети.

За 8 месяцев т.г. на территории Минской области произошло 55 ДТП с их участием, в результате которых 2 ребенка погибло, 55 – получило травмы различной степени тяжести.

29 ДТП произошли с участием детей-пассажиров, 14 – с участием детей-пешеходов, с участием детей-велосипедистов – 8 ДТП, 4 ДТП с участием несовершеннолетних водителей. 16 ДТП произошли по вине самих несовершеннолетних участников дорожного движения.

На тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий с участием детей-пассажиров влияет обстоятельство, что ряд взрослых при перевозке детей пренебрегают использованием пассивных средств безопасности (автокресел, бустеров, специальных подушек), либо перевозят малолетних детей в детских удерживающих устройствах, не пристегивая их ремнями безопасности. За истекший период т.г. на территории Минской области сотрудниками ГАИ за нарушение правил перевозки детей привлечен к административной ответственности по ч.6



ст.18.13 КоАП Республики Беларусь 6356 водитель, из которых 37 повторно в течении года.

*13 июня в Копыльском районе, 31-летняя водитель, управляя автомобилем «Фольксваген», отвлеклась от управления поднимая детскую игрушку с коврика, в результате чего наехала на обочину, допустила занос и съехала в кювет, где автомобиль опрокинулся. В автоаварии пострадала 5-летняя дочь водителя, которая с травмами госпитализирована. Также госпитализирована с множественными травмами и сама водитель. Благодаря тому, что водитель была пристегнута ремнем безопасности, а девочка находилось в специальном удерживающем устройстве, обе остались живы.*

ГАИ напоминает, что за нарушение правил перевозки детей в соответствии с ч.6 ст.18.13 КоАП в отношении водителя налагается административное взыскание в виде штрафа в размере до 4 БВ.

Не менее важным обстоятельством является утрата у детей за время летних каникул навыков безопасного поведения на дороге в условиях высокой интенсивности движения автотранспорта.

Ошибки несовершеннолетних пешеходов, ставшие причинами ДТП:

- переход через проезжую часть вне пешеходного перехода;
- неожиданный выход из-за транспортного средства или других препятствий, ограничивающих обзорность водителю;
- нахождение на проезжей части без сопровождения взрослых.

Чаще всего дети попадают в дорожные происшествия не потому, что не знают ПДД, а потому, что опасность для них была скрыта (стоящим автомобилем, деревьями, забором, киоском и т.п.)

В этом году с участием несовершеннолетних водителей произошло 4 ДТП:

*27 августа в 04.20 на автодороге «Слобода-Новосады» вблизи г. Смолевичи, 13-летний водитель, житель г. Минска, управляя автомобилем «БМВ», не справился с управлением, съехал в кювет и опрокинулся. В результате ДТП водитель с травмами госпитализирован. Подросток не был пристегнут ремнем безопасности и конечно же, не имел права управления. Кроме него, в автомашине находились еще четверо пассажиров, которые не пострадали. После автоаварии произошло возгорание автомобиля.*

Указанный пример ДТП свидетельствуют в первую очередь на отсутствие контроля со стороны взрослых в отношении несовершеннолетних!

В случае выявления сотрудниками милиции фактов нарушения ПДД несовершеннолетними, родители могут быть привлечены к административной ответственности по ст.10.3 КоАП.

Поэтому перед тем как отправить ребенка в школу либо просто на улицу, необходимо напомнить ему об основных правилах безопасного поведения на дороге! Нужно добиться того, чтобы ребенок, находясь вблизи или на проезжей части не разговаривал по телефону и не слушал музыку в наушниках, так как это отвлекает его внимание. В обязательном порядке к школьной сумке, одежде необходимо пристегнуть световозвращающие элементы.

Уважаемые взрослые, будьте примером детям, сами не нарушайте ПДД!

## **ВНИМАТЕЛЬНОСТЬ НА ДОРОГЕ**

В случае вынужденной остановки в темное время суток и в условиях недостаточной видимости необходимо парковаться как можно дальше от проезжей части, обязательно включать аварийную сигнализацию, стояночные огни, а при выходе из машины надевать жилет повышенной видимости. Если произошло дорожно-транспортное происшествие в обязательном порядке необходимо выставить знак аварийной остановки.

*Так, 12.09.2022 в 20.55 на 422 км автодороги «Брест-Минск-граница РФ» 45-летний житель Минского р-на, управляя автомобилем ГАЗ, совершил столкновение со стоящим в правой полосе движения после разрыва гибкой сцепки при буксировке автомобилем Опель. От удара автомобиль Опель совершил наезд на 28-летнего борисовчанина, который находился около автомашины осуществляя ремонт сцепного устройства, и далее столкновение со стоящим автомобилем Ауди. В результате ДТП пешеход получил серьезные травмы, приведшие к ампутации ног.*

**ГОСАВТОИНСПЕКЦИЯ ПРИЗЫВАЕТ ВСЕХ УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ К МАКСИМАЛЬНОЙ ВНИМАТЕЛЬНОСТИ И БДИТЕЛЬНОСТИ НА ДОРОГЕ!**

## ПРОИЗВОДСТВЕННАЯ ДИСЦИПЛИНА

В целях предупреждения правонарушений, совершаемых гражданами на почве употребления спиртных напитков, а также в рамках решения Минского облисполкома от 05.03.2020 № 173 «О мерах по предупреждению гибели граждан» сотрудниками ОВД совместно с представителями районных исполкомов в 2022 году проведено **232** рейда в организациях и предприятиях области, в ходе которых осуществлен контроль соблюдения Правил дорожного движения их работниками, проведен мониторинг предсменного контроля, проверено соблюдение антиалкогольных требований и трудовой дисциплины.

В результате установлены факты **формального проведения приборного контроля на предмет состояния алкогольного опьянения, а также допуска лиц к работе, находящихся в состоянии алкогольного опьянения либо не прошедших такой контроль.**

Так, в текущем году за управление в состоянии алкогольного опьянения ведомственным транспортом задержано **47 водителей (механизаторов).**

*Справочно: 16.08.2022 за управление служебным автомобилем ГАЗ, в состоянии алкогольного опьянения (1,8‰) и не имея права управления, задержан водитель ОАО «Копыльское РКБО». В ходе разбирательства установлено, что указанный водитель был задержан за управление транспортным средством в состоянии опьянения повторно в течении года, в результате чего по данному факту возбуждено уголовное дело по ч.1 ст.317 прим.1 УК Республики Беларусь. Автомобиль, принадлежащий ОАО «Копыльское РКБО», подлежит конфискации.*

*18.08.2022 сотрудниками Копыльского РОВД совместно с представителем Копыльского РИК осуществлялось выбытие в ОАО «Копыльское РКБО». В ходе отработки было установлено, что в данной организации приборный контроль водителей и работников не проводится. Также выявлен факт нахождения на рабочем месте в состоянии алкогольного опьянения (2,5‰) рабочего указанной организации.*

Важным шагом в профилактике дорожно-транспортной аварийности является и личная дисциплинированность руководителей организаций и предприятий.

Так, в т.г. сотрудниками Госавтоинспекции за управление служебным транспортом в состоянии алкогольного опьянения задержаны 3 руководящих лица сельскохозяйственных предприятий (директор ОАО «Купала-Агро» Молодечненского района (1.2‰), директор КПУП «Пуховичский водоканал» (1.8‰) и главный инженер ОАО «Сейловичи» Несвижского района (0,67‰).

Кроме того, в ходе проведения рейдов установлен **21 факт** нахождения на рабочем месте лиц в состоянии алкогольного опьянения, а также **7 фактов прибытия** на работу в таком состоянии.

Так, 07.09.2022 в 11.00 часов сотрудниками ГАИ задержан рабочий РУП «Несвижское ЖКХ», который двигался по проезжей части в состоянии алкогольного опьянения (от освидетельствования отказался). Ранее, в тот же день данный гражданин был отстранен от работы из-за опьянения и отправлен домой без принятия каких-либо мер по обеспечению общественной безопасности. 08.09.2022 сотрудниками милиции снова установлен факт нахождения данным гражданином на рабочем месте в состоянии опьянения. Кроме того, до этого последний неоднократно задерживался сотрудниками ГАИ за нарушение ПДД в состоянии опьянения.

Из-за совершения ДТП с участием пьяного работника ОАО «Корсаковичский» Борисовского района проведен рейд в указанное хозяйство, где за один день выявлено **6 полеводов, находящихся на рабочем месте в состоянии алкогольного опьянения.**

Подобные факты также выявлены в:

**КСУП «Путчино» Дзержинского района;**

**РУП «Воложинский жилкомхоз»;**

**ОАО «Долгиново» Вилейского района;**

**ОАО «Деревное» Столбцовского района;**

**ОАО «Рудное» и ОАО «Копыльский райагросервис»**

**Копыльского района;**

**КСУП «Хожово-Агро 2009» Молодечненского района;**

**ОАО «Асилак», ПРУП «э/б им. Котовского», РУП «Узденский ЖКХ» Узденского района.**

Также, выявлялись факты бездействия должностных лиц при невыходе граждан по несколько дней на работу вследствие злоупотребления алкоголем (ОАО «Асилак» Узденский район, УП «Дзержинское ЖКХ», ПСХ «Черневичи» Борисовский район, ОАО «Деревное» Столбцовский район).

УГАИ УВД Минского облисполкома