***МАТЕРИАЛ***

***для членов информационно-пропагандистских групп***

***Минской области***

***(август 2023 г.)***

**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 дорожно-транспортными происшествиями, в несколько раз превышают ущерб от железнодорожных катастроф, пожаров, других видов несчастных случаев.

За 7 месяцев 2023 года на территории Минской области произошло 329 дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП), в которых 79 человек погибло и 363 получило ранения. Произошло более 7 тысяч автоаварий, в результате которых люди не пострадали, однако причинен материальный ущерб.

В сравнении со средними значениями показателей аварийности за аналогичный период 2018-2022 гг. количество ДТП снизилось на 47 единиц, погибших возросло на 6 человек, раненых снизилось на 40 человек, ДТП по вине нетрезвых водителей – на 18 единиц.

Основное количество ДТП приходится на наезды на пешеходов (25%), лобовые столкновения и наезды на препятствия (по 14%), опрокидывания (12%),причинами которых в основном являются несоблюдение водителями безопасной скорости движения транспортных средств (16%), нарушение правил маневрирования и проезда пешеходных переходов (по 12%).

Наибольшее количество погибших в ДТП граждан зарегистрировано в результате лобовых столкновений и наездов на пешеходов (41% и 28% от общего количества погибших соответственно),совершенных из-за нарушения правил дорожного движения пешеходами, а также нарушений правил маневрирования и обгона транспортных средств.

Наибольшее количество ДТП совершается в субботу, со смертельными последствиями – в понедельник. Основную аварийную опасность представляет суточный интервал с 15 до 21 часа.

**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 в текущем году зарегистрировано 83 ДТП, в которых 22 человека погибло и 66 - получило травмы и увечья.По вине самих пешеходов произошло 27 ДТП, в которых 14 человек погибло и 14 получило травмы. Практически все аварии с погибшими пешеходами случились в темное время суток, многие из пешеходов не были обозначены световозвращающими элементами.

*Справочно: 2 августа около 20:10 на ул. Партизанская в г. Копыль, водитель 1982 г.р., двигаясь на автомобиле «Опель Астра» в направлении ул.М.Богдановича, совершил наезд на пешехода, местную жительницу, 1940 г.р., которая пересекала проезжую часть дороги слева направо по ходу движения транспортного средства вне пешеходного перехода, находящегося в зоне видимости. В результате ДТП пенсионерка от полученных телесных повреждений скончалась.*

*04 мая 2023 года около 21:45 часов на 391 км автодороги «Граница РФ-Кричев-Бобруйск-Ивацевичи», вблизи д. Филиповичи Копыльского района, 32-летний водитель, управляя автомобиля «DAF FTX» с полуприцепом «SCHMITZ CARGOBULL S01», совершил наезд на 38-летнего пешехода, сидящего на проезжей части.   
В результате ДТП пешеход скончался. Пешеход световозвращающими элементами обозначен   
не был.*

Наибольший уровень пешеходного травматизма отмечается   
в осеннее-зимний период. Этообусловлено 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, подвесить по одному фликеру на ремень и сзади. Фликеры белого или лимонного цветовимеет наиболее оптимальную светоотражаемость. Кстати, оранжевые зайчики, зеленые белочки, огненно-красные сердечки сложно назвать фликерами. Скорее всего - это яркие сувениры, которые так любят маленькие дети.



Кодексом об административных правонарушениях Республики Беларусь(далее – КоАП Республики Беларусь) предусмотрена ответственность за нарушение правил дорожного движения пешеходами. Так, при движении пешехода в темное время суток по проезжей части,не обозначив себя фликером,влечет наложение штрафа 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 штрафуется 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 38 ДТП по указанной причине погибло 2 пешехода, 37 – получило травмы.

*Справочно: 5 июля на ул.Победы в г.Червень 73-летний минчанин, пенсионер, управляя автомобилем Chevrolet, двигаясь со стороны автодороги Н-9918 Червень- Ляды -Якшицы, совершил наезд на 10-летнего пешехода, местного жителя, который переходил проезжую часть дороги по обозначенному нерегулируемому пешеходному переходу. В результате ДТП мальчик с полученными травмами госпитализирован.*

Категория велосипедистов также входит в группу риска.

С участием велосипедистов за указанный период на территории Минской области произошло 30 ДТП, в которых6 человек погибло, 24 – получило травмы. Половина таких ДТП совершается по вине самих велосипедистов.

*Справочно: 11 июля на автодороге Р-28 Минск-Молодечно-Нарочь, вблизи   
г. Молодечно, водитель 1978 г.р., управляя автомобилем МАЗ-МАН с прицепом, двигаясь в направлении г. Минска по главной дороге, совершил наезд на выехавшего со второстепенной дороги велосипедиста 1946 г.р., пенсионера, который управлял электровелосипедомAISTE-BIKE. В результате ДТП велосипедист скончался.*

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**

Согласно ст.18.15 КоАП 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 31 ДТП,   
в которых 6 человек погибло и 34 получили ранения.

*Справочно: 17 июня на автодорогеР-23 Минск-Микашевичи, территория Слуцкого района, 20-летний житель г.Солигорска, управляя автомобилем «Volvo», находясь в состоянии алкогольного опьянения (1,10 промилле), двигаясь в направлении г.Солигорска, не справился с управлением, в результате чего съехал в правый по ходу движения кювет, где опрокинулся. В результате ДТП пассажиры: 20-летняя жительница г.Солигорска и 20-летний житель г.Слуцка с полученными телесными повреждениями госпитализированы. Сам горе-водитель не пострадал.*

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 166нетрезвых 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.

*Справочно: 01 июля на автодороге Р-28 Минск-Молодечно-Нарочь, водитель 2003 г.р., управляя автомобилемHyundai, неправильно выбрал безопасную скорость движения, не учел погодные условия,в результате чего на закруглении дороги влево не справился с управлением, съехал в левый по ходу движения кювет, где опрокинулся и совершил наезд на придорожное дерево. Пассажир 2004 г.р. с телесными повреждениями госпитализирован.*

Необходимость подержания 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 условия 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 свежевыпавший 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 потребуется 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 ответсвенность за нарушение скоростных режимов.

Согласно ч. 1ст. 18.12 КоАП Республики Беларусь,превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения от десяти до двадцати километров в час –*влечет наложениештрафав размере до 1 базовой величины*;

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

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

- ч. 4 ст.18.12 - превышение лицом, управляющим транспортным средством, установленной скорости движения на 40 и более километров   
в час – *штраф в размере от 8 до 12 базовых величин*;

- ч. 5 ст.18.12 - действия, предусмотренные частями 2-4 настоящей статьи, совершенные повторно в течение одного года после наложения административного взыскания за такие же нарушения – *штраф в размере от 5 до 15 базовых величинили лишение права заниматься определенной деятельностью сроком до 1 года*.

**ДЕТСКИЙ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫЙ ТРАВМАТИЗМ**

Отдельной возрастной категорией участников дорожного движения являются дети.

За 7 месяцев 2023 года на территории Минской области произошло 44 ДТП с их участием, в результате которых 4 ребенка погибло   
и 47 получило травмы различной степени тяжести.

18 ДТП произошли с участием детей-пассажиров, 14 – с участием детей-пешеходов, с участием детей-велосипедистов – 10 ДТП, 2 ДТП с участием несовершеннолетних водителей.

10 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 2023 года на территории Минской области сотрудниками ГАИ за нарушение правил перевозки детей к административной ответственности по ч.6 ст.18.13 КоАП Республики Беларусь привлечено 7,3 тыс. водителей, из которых   
87 повторно в течении года.

*Справочно: 24 июля на автодороге М-4 Минск-Могилев, вблизи д. Старый Пруд Червенского района, водитель 1989 г.р., управляя автомашиной «Ивеко Стралис»,   
не справился с управлением, съехал на разделительную полосу, где совершил наезд   
на барьерное ограждение, в результате чего малолетний пассажир-девочка выпала на проезжую часть через боковое стекло кабины и попала под колесо указанной автомашины. В результате автоаварии девочка 2019 г.р. от полученных травм скончалась на месте ДТП. В салоне автомашины находился еще одна несовершеннолетняя 2010 г.р., которая с травмами госпитализирована. Дети перевозились с нарушением правил перевозки пассажиров!*

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

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   
2 ДТП:

*12 июля около 00:24 в Червенском районе несовершеннолетний водитель, не имея права управления транспортным средством   
(в/у не получал), управляя мотоциклом «Motoland», двигаясь на 34 км автодороги Р-69 Смолевичи-Смиловичи-Правдинск-Шацк, не справился  
с управлением и совершил наезд на дорожное металлическое ограждение. В результате ДТП водитель 2006 г.р., а также несовершеннолетний его пассажир 2006 г.р., получили травмы.*

*22 июля около 15:00 в Борисовском районе несовершеннолетний водитель 2008 г.р., не имея права управления (в/у не получал), управляя мопедом «Хорс», не справился с управлением транспортного средства,  
 в результате чего водитель и его несовершеннолетний пассажир упали на проезжую часть. Несовершеннолетний пассажир 2009 г.р.,   
с полученными травмами госпитализирован.*

Указанные примеры 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 школулибо 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 втемное 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.

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 за январь-июль 2023 года проведено **125** рейдов 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 **18 водителей (механизаторов).**

*Справочно: 01.02.2023 сотрудниками ГАИ задержан водитель* ***ГУ «Центр   
по обеспечению деятельности бюджетных организаций Копыльского района»****, который находясь* ***в состоянии алкогольного опьянения (0,49 промилле)****, управлял* ***школьным автобусом*** *«МАЗ 257S30».*

*По данному факту сотрудниками Копыльского РОВД совместно   
с представителем Копыльского РИК осуществлялось выбытие в ГУ «Центр по обеспечению деятельности бюджетных организаций Копыльского района». В ходе проведения профилактических мероприятий выявлен факт допуска к управлению транспортным средством водителя, не прошедшего предрейсовый контроль.   
По результатам проведенных мероприятий ответственные должностные лица центра привлечены к административной ответственности по ч.1 ст.18.22 КоАП Республики Беларусь.*

Кроме того, в ходе проведения рейдов установлено **15 фактов** нахождения **на рабочем месте лиц в состоянии алкогольного опьянения.**

*Справочно: 19 марта сотрудниками ГАИ задержан начальник участка КУП «Клецкое ЖКХ», который* ***находясь в состоянии алкогольного опьянения (1,42 промилле)*** *управлял личным автомобилем.*

*20 марта при выбытии рабочей группы в КУП «Клецкое ЖКХ» установлен факт прибытия этим же лицом на работу в состоянии опьянения (1,47 промилле).*

*Подобные факты также выявлены в:*

*УП «Клецкий коопзаготпром» Клецкий района;*

*ОАО «Крупский райагросервис», СУП «Щавры-Агро» Крупский район;*

*ОАО «Лань-Несвиж» Несвижский район;*

*ОАО «Новосверженский лесозавод» Столбцовский район;*

*ОАО «Чурлены» Вилейский район;*

*ОАО «Первомайский» Березинский район;*

*ОАО «Вертикаль» Стародорожский район;*

*ОАО «Узденскийрайагросервис» Узденский район.*

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

*Справочно: 27.05.2023 около 22:30 часов в а.г. Озерцо Минского района сотрудниками ГАИ задержан начальник хозяйственного отдела УП «Агрокомбинат Ждановичи», который, находясь* ***в состоянии алкогольного опьянения (2,68 промилле)****, управляя служебным автомобилем «Шкода Суперб», совершил дорожно-транспортное происшествие.*

*09.02.2023 при проведении отработки ОАО «КЗТШ» г.Жодино, сотрудниками ГАИ задержан инженер указанного предприятия, который находясь* ***в состоянии алкогольного опьянения (0.46‰)****, двигался к месту работы на личном автомобиле.*

УГАИ УВД Минского облисполкома