

## ■ ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СИТУАЦИЯ

**В СТОЛИЦЕ Среднего Урала введён режим чрезвычайной ситуации в связи с сильнейшими снегопадами. Такое решение принято 1 декабря на внеочередном заседании комиссии по ликвидации чрезвычайных ситуаций и обеспечению пожарной безопасности.**

Кстати, из-за погодных условий ЧС в Екатеринбурге вводится впервые. Ещё никогда город не попадал в такой снежный плен, как в этот раз. По данным Уралгидрометцентра, с 25 ноября на территории области выпало 170 процентов от месячной нормы осадков. Высота снежного покрова достигла 50 сантиметров. Кстати, в некоторых городах области и того больше.

Однако наиболее сложная обстановка возникла именно в областном центре. В связи с сужением проезжей части на дорогах начали возникать большие транспортные пробки. Стал нарушаться график движения общественного транспорта. В итоге для многих тысяч горожан добраться до работы стало большой проблемой. Плюс ко всему – мороз.

— Необходимо срочно обеспечить условия для нормального движения транспорта, чтобы предприятия, организации и все городские структуры могли функционировать в рабочем ритме. Но силами районных управлений по благоустройству с последствиями такого серьёзного снегопада не справиться, — заявил исполняющий обязанности главы администрации Екатеринбурга Александр Якоб на заседании городской комиссии по предупреждению и ликвидации ЧС.

Комиссия единогласно решила объявить в городе чрезвычайную ситуацию. То есть ввести особый режим работы всех его служб, ведомств, подразделений, предприятий и организаций. Городской оперативный штаб по ЧС возглавил и.о. заместителя главы администрации Екатеринбурга Евгений Липович.

В тот же день в администрациях всех семи районов города начали действовать специальные районные штабы. Они координируют деятельность привлечённых к снегоборке ресурсов — как муниципальных, так и привлекаемых.

С введением режима ЧС руководство города получило право привлекать к борьбе с последствиями снегопада дополнительные силы: использовать для уборки и вывоза снега спецтехнику промышленных и строительных предприятий, а для перемещения при-



## В снежном плену

паркованных автомобилей, мешающих процессу снегоборки, — автоэвакуаторы, принадлежащие частным фирмам. В ходе ликвидации последствий чрезвычайной ситуации муниципалитет вправе рассчитывать на помощь екатеринбургского студенчества и коллективов воинских частей, дислоцирующихся в уральской столице.

По словам Александра Якоба, для наведения порядка на улицах города муниципалитет выделяет из резервного бюджета фонда дополнительные финансовые ресурсы. Эти средства необходимы для того, чтобы завлечь горячим привлекаемому уборочную технику, обеспечивать горячим питанием участников снегоборки,

приобретать лопаты и другой необходимый инвентарь. Дополнительные трудозатраты по уборке снега также будут оплачены из городской казны.

Снегоуборочные работы в условиях ЧС ведутся круглосуточно с максимальным использованием всех ресурсов особенно в ночные часы. А в дневное время — с 6 до 23 часов — запрещается въезд на территорию Екатеринбурга большегрузного транспорта. Этот запрет, позволяющий хоть в какой-то степени уменьшить «столпотворение» на дорогах в черте города, будет актуален до окончания действия особого режима. Кстати, на этот период городской штаб по ЧС призывает и владельцев частных ав-

томашин по возможности дать своим «ласточкам» отдых и пересечь на общественный транспорт.

Городской штаб по ЧС ждёт понимания не только от автолюбителей, но и рассчитывает на сознательность всех горожан. Ведь придомовые территории и дворы, превратившиеся за несколько дней в заснеженную целину, — это сфера ответственности собственников жилья. И если в обычное время на их уборку так или иначе хватает средств из обычных коммунальных платежей, то сейчас ситуация особая. Многие управляющие компании, умножив усилия по уборке быстро растущих тут и там сугробов, всё-таки проигрывают стихии.

— Легко, сидя дома у окошка, ворчать и ругаться по поводу занесённых снегом проездов во дворе, куда при необходимости не сможет пробраться даже машина «скорой помощи», — говорит А.Якоб. — Не лучше ли взять и устроить «субботник», чтобы помочь дворникам, которые сейчас просто не справляются со снегом. Надо быть активнее, ведь это же — для себя!

На особом положении Екатеринбург будет находиться вплоть до ликвидации последствий погодного катаклизма.

**Работу специальных районных штабов ЧС курирует и.о. заместителя главы администрации Екатеринбурга:**  
Верх-Исетский район — Михаил Матвеев  
Железнодорожный район — Александр Высокинский  
Кировский район — Виктор Контеев  
Ленинский район — Владимир Крицкий  
Октябрьский район — Константин Крынин  
Орджоникидзевский район — Вадим Дударенко  
Чкаловский район — Евгений Липович.

## «Рейсы не срываются, но опаздывают»

**В течение последней недели на обоих екатеринбургских автовокзалах радиобюллетень «Рейс номер... задерживается» звучит удручающе часто. И «крайние» тут — не диспетчеры...**

Ритм работы автовокзала задаётся четким графиком движения между городскими и пригородными автобусами. В обычное время даже небольшое отклонение от этого графика — повод для претензии в адрес прощтрафившейся транспортной организации. Сейчас — иное дело.

— За отклонение от графика движения на тридцать минут, на час и даже больше, которые наблюдаются сегодня, мы транспортники не виним и не наказываем. Просто ставим в путёвках отметку «Снегопад», — говорит первый заместитель гендиректора автовокзала «Ожунь» Вадим Максимкин. — Ситуация сложная на автотрассах во всех направлениях, я сам выезжал несколько раз, чтобы посмотреть состояние дороги, и убедился, насколько трудно приходится водителям. Дорожники работают из рук вон плохо!

По Северному автовокзалу в последние дни «отдыхали» маршруты, пролегающие через Курган. Из-за разгулявшейся снежной стихии в Кургане вообще были отменены все рейсы. А у двенадцатичасовых пробок на Челябинской автотрассе, в магистральном направлении, сообщили даже центральные телеканалы.

Что касается автотрасс на территории Свердловской области, то, по мнению руководства автовокзала «Северный», их состояние намного лучше, чем состояние дорог в областном цен-

тре. Именно жуткими автодорожными пробками в черте Екатеринбурга объясняют здесь участвующие опоздания междугородных автобусов и задержки рейсов.

— В городе с дорогами просто беда, — сетует начальник отдела по связям с общественностью автовокзала «Северный» Елена Фёдорова. — Даже на тех направлениях, где от границы города до Северного автовокзала не больше двадцати минут езды, сейчас автобусы с трудом преодолевают это расстояние за три-четыре часа.

## С носилками по сугробам

**приходится пробираться к подъездам больных пациентов, а главное — от подъездов, работникам службы «Скорой помощи»**

**НИЖНИЙ ТАГИЛ.**

**Заместитель главврача городской станции «Скорой медицинской помощи» Галина Клевцова:**

— Если улицы в нашем городе хоть как-то расчищаются от снега, то внутриквартальные территории — плохо. Я работаю здесь тридцать лет, и не помню, чтобы хоть когда-нибудь в зимнее время ситуация была нормальной. Только «уазики» и выручают, но их у нас мало, и все они возраста почтенного, 1999 года выпуска. А если бригада работает на «газели» или «Волге», то приходится оставлять машину на улице и бежать до нужного дома и подъезда пешком. А если с носилками? А если на носилках больной?..

**КАМЫШЛОВ.**

**Диспетчер станции «Скорой помощи» Ирина Мельникова:**

— Наши фельдшеры приезжают с вызовов в сапогах,

полных снега. Потому что грейдеры, прочищая дороги, оставляют горы снега по обочинам дорог, и, чтобы попасть внутрь квартала или к воротам частного дома, фельдшеры с чехманданками, а то и с носилками вынуждены совершать «переходы через Альпы»...

**ТАВДА.**

**Диспетчер станции «Скорой помощи» Валентина Шуткова:**

— У нас радиус обслуживания составляет сорок километров, и даже в самых дальних деревнях дороги в неплохом состоянии — ДРСУ справляется. А вот в городе хуже, даже к самой станции «Скорой» проезд не прочищен. На центральных улицах снегоочистка всё-таки ведётся, а на окраинах — целина. Вот и приходится фельдшерам проходить пешком метров по триста-пятьсот и более. Из-за этого скорость доезда по вызовам снизилась в среднем раза в полтора.

## Аэропорт открыт

**Сложные метеословия в последнюю неделю повлияли на работу международного аэропорта Кольцово.**

Как сообщили в пресс-службе компании, с 21 часа 28 ноября до двух часов ночи 29 ноября аэропорт не принимал и не выпускал воздушные суда. Из-за сильного снегопада и порывистого ветра видимость в районе аэродрома составляла менее 150 метров, коэффициент сцепления с полосой был ниже установленного минимума (0,3).

При такой погоде, естественно, задерживались авиарейсы. Так, 28 ноября было задержано 24 рейса: 13 — на прилет, 11 — на вылет. При этом воздушные суда, следовавшие в Екатеринбург, уходили на запасные аэродромы: рейсы из Бангкока, Санкт-Петербурга, Москвы,

Краснодара, Хургады и Рима — в Уфу, из Владивостока и Дубая — в Пермь, из Самбала — в Казань, из Иркутска — в Тюмень. После возобновления работы аэропорта самолёты начали вылетать в Кольцово, однако позднее прибытие повлекло за собой отставание от регулярного графика вылетов.

Постепенно аэропорт входит в рабочее расписание. Все эти дни в Кольцово круглосуточно убирают снег на перроне, взлётно-посадочной полосе, рулёжных дорожках и местах стоянок для воздушных судов — всего на территории площадью 91 гектар.

Сейчас аэропорт работает по расписанию, задержек нет, коэффициент сцепления на взлётно-посадочной полосе в норме. На аэродроме круглосуточно работает техника.

## Дорожки для косуль

**Обильный снегопад осложнил жизнь и диких животных в лесу. Особенно копытных — лосей, кабанов, косуль. Им стало намного труднее передвигаться по рыхлому снегу, сложнее добывать корм.**

В связи с этим, как сообщили в областном министерстве природных ресурсов, в охотхозяйствах и особенно в государственных охотничьих заказниках тоже принимают меры.

Так, в Богдановичском заказнике, созданном для увеличения популяции косуль, решено вывести технику на расчищенный дорожке, по которым бы животные могли передвигаться к подкормочным площадкам. Для косуль уже вывезено девять центнеров сена и около 280 центнеров зерна.

## Больше снега — больше хлеба

**Единственно, кто рад снегу, так это фермеры и сельхозпредприятия.**

— Для будущего урожая зерновых на просто необходимо, — говорит председатель областного фермерского союза Юрий Калугин. — С осени почва получила влаги недостаточно. И теперь есть надежда, что она пополнится весной, после таяния снега. Конечно, неудобства и трудности из-за снега возникнут. Но они потом окупятся сторицей. Ведь известно: больше снега — больше хлеба.

## Путейцам на подмогу

**На Свердловской железной дороге действует усиленный режим работ по уборке снега.**

По сообщению службы корпоративных коммуникаций Свердловской железной дороги, на промежуточных станциях СвЖД временно остановлено 29 грузовых составов. На этих участках работает специальная снегоочистительная путевая техника. Главная для железнодорожников — без задержек, по расписанию пропускать пассажирские и пригородные поезда.

На дороге работают 67 снегоуборочных машин и 57 плужных снегоочистителей. А в подкрупление техники на очистку путей и платформ дополнительно привлечено более полутора тысяч сотрудни-

ков станций, железнодорожных предприятий, а также управления дороги. Специалисты помогают путейцам в освобождении от снега приёмотправочных путей и стрелочных переводов.

Главные силы сосредоточены на станциях Пермь-Сортировочная, Березники-Сортировочный, Осенцы, Войновка, Нижний Тагил, Смышляк, Серов-Сортировочный, Сургут, Екатеринбург-Пассажирский, Екатеринбург-Сортировочный, Каменск-Уральский.

После первого в этом сезоне сильного снегопада с 25 по 28 ноября в границах магистральной снегоуборочными машинами убрано 225,4 тыс. кубометров снега, снегоочистителями за это время очищено более 4,5 тыс. км пути.

Подборку подготовили Анатолий ГУЩИН, Зинаида ПАНЬШИНА и Тамара ВЕЛИКОВА. Фото Алексея КУНИЛОВА.

### ■ КАЧЕСТВО

## Подтвердили профессионализм

**На Нижнесергинском метизно-металлургическом заводе (входит в компанию «НЛМК-Сорт») успешно завершён очередной аудит системы менеджмента качества (СМК).**

Напомним, что этот завод расположен в Свердловской области на трёх производственных площадках в городах Ревада (электросталеплавильное производство), Нижние Серги (выпуск сортового проката) и Берёзовский (производство катаной заготовки).

Аудиторы органа по сертификации ООО «ТЮФ Интернационал РЭС» отметили организованную работу во всех подразделениях, обеспечивающую успешное функционирование

СМК, а также профессионализм персонала отделов завода и его вклад в развитие и совершенствование системы. Аудиторами было вынесено решение о соответствии СМК НСММЗ требованиям международного стандарта ISO 9001:2008 и выдаче сертификата соответствия в системе ГОСТ и TUV.

Сертификат поможет сбыту продукции НСММЗ.

Георгий ИВАНОВ.

## ЗДОРОВЫЕ ГЛАЗА КАЖДОМУ!

**Вот уже почти десять лет работает Центр микрохирургии глаза «Визус-1», поставивший офтальмологическую помощь в Тюменской области на уровень ведущих европейских клиник. Здесь успешно диагностируются и лечатся близорукость, дальнозоркость, астигматизм, катаракта, глаукома, поражения сетчатки и стекловидного тела.**

Хирургия катаракты — одна из основных специализаций «Визус-1». Работа по лечению незрелых и начальных форм катаракт поставлена здесь на европейский уровень. Отличной базой для этой работы является современное оборудование, квалифицированные врачи-офтальмологи и использование новейших подходов к лечению.

Современные технологии Центра микрохирургии глаза «Визус-1» позволяют успешно оперировать «перезревшую» катаракту. Щадящее бесшовное ультразвуковое вмешательство, которое выполняется через микропрокол (1,8 мм), удаление мутного хрусталика и его замена искусственным проводятся за считанные минуты. Центр располагает эффективными методами лечения катаракты совместно с глаукомой, а также катаракты на фоне других заболеваний (гипертоническая болезнь, сахарный диабет и другие).

Оказываемая в «Визус-1» терапевтическая и хирургическая помощь даже при самых сложных заболеваниях глаз не требует госпитализации. Отсутствие очередей, доброжелательный персонал, собственный пансионат, особые условия обслуживания иногородних пациентов дополняют атмосферу безопасности и комфорта.

**Предварительная запись на диагностическое обследование и лечение по телефонам: (3452) 307-888, 305-878. Организуется трансфер от железнодорожного вокзала.**

Центр микрохирургии глаза «Визус-1», г.Тюмень, ул. Тимирязева, 130 www.vizus1.ru Лиц. № 72-01-000118 от 12.01.2006 г.

## Легко ли жить на пенсии?

**Большинство наших соотечественников ответят на этот вопрос отрицательно. И будут неправы. Ведь теперь и у россиян есть возможность сформировать себе достойный пенсионный капитал. Как именно — рассказывает руководитель Свердловского филиала одного из ведущих негосударственных фондов РФ НПФ «БЛАГОСОСТОЯНИЕ» Кузнецова Ольга Андреевна.**

**— Ольга Андреевна, так что же мы должны сделать, чтобы увеличить свою будущую пенсию?**

— Первый шаг — серьёзно отнестись к этому вопросу. Ведь ключевая проблема сегодня — это неготовность наших сограждан думать о своём будущем. А сегодня существует множество возможностей самостоятельно увеличить свой пенсионный капитал. И в первую очередь — это формирование дополнительной негосударственной пенсии с помощью НПФ.

**— Но ведь формирование дополнительной пенсии сопряжено с существенными затратами?**

— Совсем не обязательно. Давайте представим, что наш будущий пенсионер — 30-летний мужчина. Если он начнёт ежемесячно перечислять в счёт негосударственной пенсии 500 рублей, то за 30 лет, оставшиеся до пенсии, он внесёт 180 тысяч рублей. На эту сумму НПФ наислит инвестиционный доход (возьмём для расчёта средний доход в 7% годовых) и, в зависимости от выбранного пенсионного плана, при наступлении пенсионного возраста этот клиент сможет получать дополнительную пенсию в размере от 4 до 15 тысяч рублей ежемесячно.

**— А что нам даёт с государственной пенсией, вернее, с её накопительной частью, которой мы можем управлять?**

— Один из вариантов — перевод накопительной части трудовой пенсии из ПФР в НПФ. Объясню, зачем: Внешэкономбанк, управляющий средствами ПФР, не сможет обеспечить столь же высокую доходность, как частные управляющие компании, инвестирующие средства НПФ. Управляющие компании вкладывают деньги клиентов в более широкий спектр финансовых инструментов, отсюда и результат — 9,6% доходности по пенсионным накоплениям у клиентов ПФР и 23,4% доходности у наших клиентов по итогам 2009 года.

**— Программа государственного софинансирования пенсий — что в плане приумножения пенсии даёт она?**

— 240 тысяч рублей и инвестиционный доход, начисленный на эту сумму. Принцип реализации программы прост — вы ежегодно вносите на свой пенсионный счёт сумму в размере от

2 до 12 тысяч рублей, а государству эту сумму удаётся вернуть. Кстати, пенсионерам, еще не оформившим пенсию, государство увеличивает их взнос в 4 раза!

**— А если человек захочет выйти из программы, не пропадут ли его средства?**

— Все средства, внесённые в рамках программы софинансирования, будут учтены на пенсионном счёте клиента, однако добавлять ли средства ежегодно или нет — каждый решает сам. Но если вы не перечисляете средства или перечисляете их в размере меньше 2000 рублей, государство не будет вносить свою часть.

**— Сегодня также есть возможность использования средств материнского капитала для пополнения накопительной части трудовой пенсии матери. Какой в этом смысл?**

— Смысл — в восстановлении справедливости. Ведь пока мать находится в длительном отпуске по уходу за ребёнком, накопительная часть её будущей пенсии не формируется. Таким образом, женщина, занимаясь важным для общества и государством делом — воспитанием ребёнка, серьёзно теряет в деньгах. Направленный на формирование накопительной части пенсии материнский капитал — а сегодня это 343 378 рублей — включается в общий состав пенсионных накоплений, инвестируется, и фонд, в котором вы разместили эти средства, начисляет на них доход, что даёт возможность значительно увеличить будущую пенсию. Также нужно знать, что в любое время до назначения пенсии вы можете всю сумму материнского капитала с начисленным на неё инвестиционным доходом перенаправить на улучшение жилищных условий либо на образование вашего ребёнка.

**— Ольга Андреевна, вы несколько раз упомянули, что именно доходность НПФ существенно влияет на размер пенсионных накоплений клиента. Получается, что доходность — это ключевой показатель при выборе фонда?**

— Доходность, безусловно, важна, но есть и другие моменты, на которые стоит обратить большее внимание: например, на то, с кем трудничают НПФ. Если среди его клиентов — крупнейшие компании-работодатели России, то такому фонду можно доверять.

### ■ АВТОРЫНОК

## Кому дать ремня?

**Статистика свидетельствует: пристёгнутый ремень безопасности на 50 процентов снижает вероятность травм при ДТП. А если вылез конкретную ситуацию, то при аварии на скорости до 60 км/ч 8 из 10 пристёгнутых вообще не получают травм. И после этого мы обижаемся на высокие штрафы «за ремень»?**

**БЕРЕЖЁНОГО РЕМНЯ БЕРЕЖЁТ**

Этим летом я подвозил с дачи семью — отца, мать и малолетнего сына. Отец сел спереди и пристегнулся: «Для гаишников», пояснил он. Мать, сидя сзади, пристёгиваться отказалась: «Ремень душит». Для сына на ремень надели адаптер, но пристегивать не стали: «Пристегнёт перед постом». Я попросил пристегнуть сразу, но неприятели к ремню ребёнок закирпичил... Поведение этой семьи мне напомнило поговорку «Назло маме отморозу уши».

Привязной ремень — это основной элемент безопасности автомобиля. Гуляют слухи: если не пристёгиваться, то в лобовом столкновении вылетит через ветровое стекло и выживешь. В какой-то степени и этим можно было согласиться, когда речь шла о старых автомобилях типа вазовской «классике», в которых стекла крепятся на резиновых уплотнителях. Да и то сомнительно — неужели за лобовым стеклом водителя ждёт мягкая перина? Любопытные современных автомобилисты — вклеиваемые, и экспериментальные краш-тесты показали, что их выбить непросто, а погибнуть, не пристегнувшись, можно уже при ударе на 50 км/ч о стоящий автомобиль. Вместо того, чтобы «приложиться» головой о симбиотическую «баранку», не пристёгнутый водитель таранит стекло. Даже на манекен после такого краш-теста жалко смотреть — настолько его голову истерзали осколки...

Сегодня ремнями безопасности оснащаются все без исключения автомобили, даже самые дешёвые. В машинах подороже есть и другие

средства, которые помогут избежать аварии или минимизировать её последствия. Готовы ли россияне платить за безопасность? 2/3 нашего рынка — автомобили среднего и верхнего ценового сегмента, их потребители могут заплатить за «прожиточный минимум» безопасности, треть автолюбителей приобретает автомобили эконом-класса. И эта категория автомобилистов совсем не горит желанием доплачивать за безопасность. Подвигнуть их на покупку безопасного автомобиля может только одно — доступность и массовость таких машин.

**БЕЗОПАСНОСТЬ — В НАРОД**

Если кто не заметит, например, что три года назад впервые в истории российского автопрома на рынок вышли «Лады» с подушками безопасности и антиблокировочной системой тормозов (АБС). И эти системы стали доступны не только в дорогих «люксах», но и в более дешёвых комплектациях «норма», цена которых едва превышает 300 тысяч рублей.

Что даёт АБС? Даже при экстренном торможении водитель не теряет контроль над автомобилем. Как известно, заблокированные, скользкие, как лыжи, колеса лишают машину управляемости, а значит, и возможности объехать препятствие. Хотя российские ПДД рекомендуют в случае угрозы ДТП протормозить, никуда не сворачивая, на практике всё же резкое торможение может привести к заносу, что тоже не сладко... АБС — это инструмент так называемой «активной безопасности», то

есть средство, чтобы избежать аварии. Сюда же входит обзорность, подогрев зеркал (опция «люксовый»), «Лад», эффективная светотехника и прочее, и прочее. На очереди для «Лад» — обогреваемое лобовое стекло и «помощник при торможении» (brake assistance, BAS). Эти две опции планируются к внедрению в следующем году. BAS работает по принципу «если водитель нажимает педаль слишком быстро, значит торможение экстренное, и ему надо помочь, усилив давление в тормозной системе».

**ПРИВЕТ, ПОДУШКА**

Подушкой безопасности в «Калине» и «Приоре» управляет специальный контроллер на тоннеле пола. Датчик-акселерометр считывает опасные замедления каждые несколько миллисекунд. В случае столкновения купол айрбега наддувается с таким расчётом, чтобы голова водителя или пассажира попала в центр именно тогда, когда подушка раскрылась. Сразу после того, как удар смягчен, подушка сдувается. В паре с айрбегами «Калин» и «Приор» работает ремень, дополненный пиротехническим натяжителем и механизмом ограничения усилия. В случае лобового столкновения ремень сначала выбирает слабины, чтобы, резко натянувшись, не нанести травму, а потом немного вытягивается для снижения пиковых нагрузок на торс. Наличие айрбегов и прогрессивных ремней радикально повышает безопасность автомобиля. Когда вазовские инженеры смоделировали краш-тест по методике «EuroNCap», выяснилось, что «Калина» способна достичь уровня «4 звезды», а это — рекорд для автомобиля за 300-350 тысяч рублей и абсолютный рекорд для всего российского автостроения.

Евгений ПЕРЕШИН.