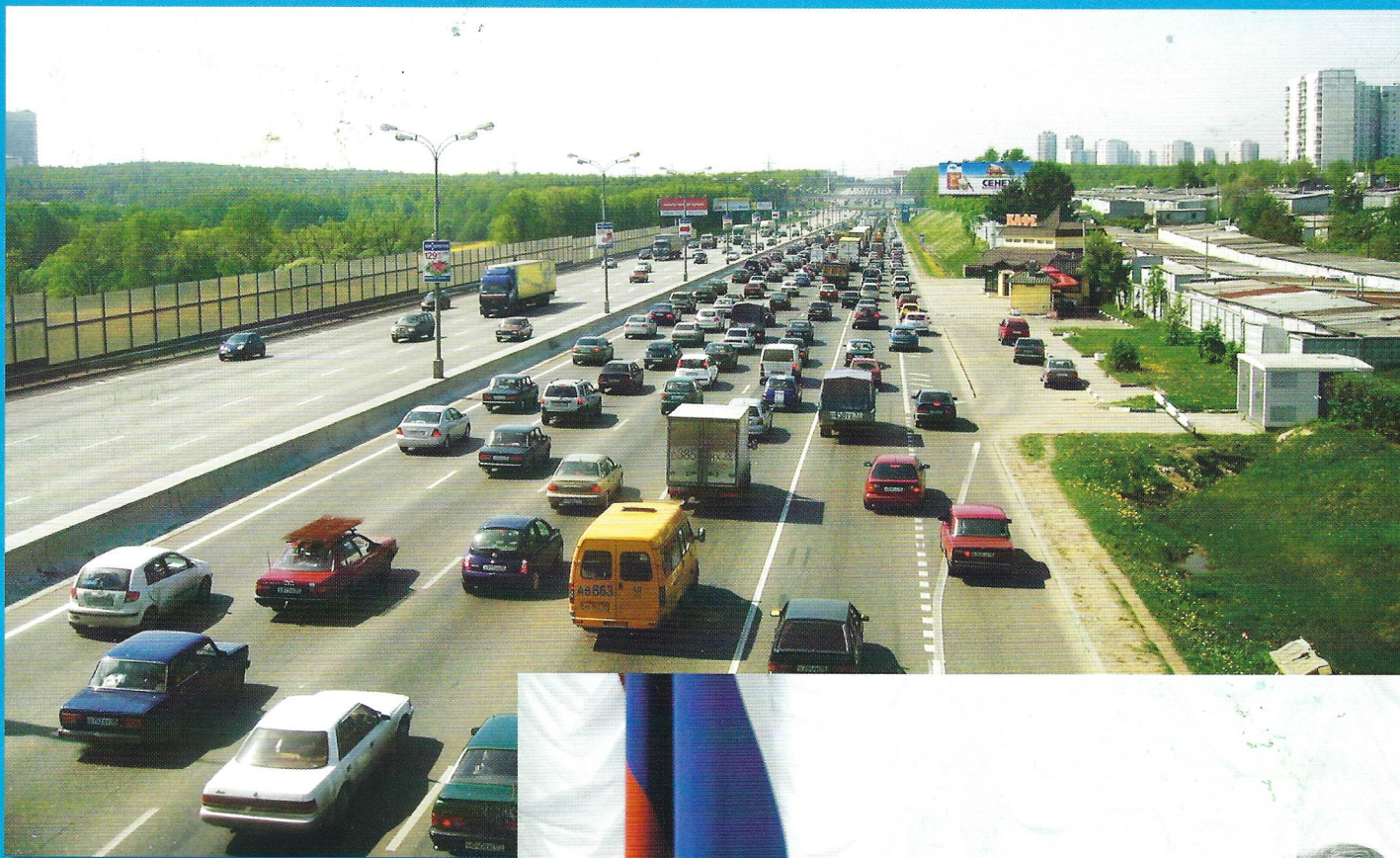
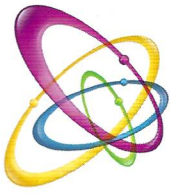


РОССИЙСКИЕ АВТОБУСНЫЕ ЛИНИИ

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ



Власти Москвы завершили рассмотрение проекта программы развития транспортного комплекса Московского региона до 2010 года (стр. 6)



РУСНАВИ

СИСТЕМЫ КОНТРОЛЯ ТРАНСПОРТА И РАСХОДА ТОПЛИВА

+7 (495) / **641-51-85**

www.rosnavi.com



СИСТЕМА АВТОМАТИЧЕСКОГО ПОДСЧЕТА ПАССАЖИРОВ

САПП предназначена для подсчета пассажиров перевозимых общественным транспортом.

Система состоит из центрального блока, который обрабатывает сигналы, поступающие с ИК-датчика и ИК-излучателя. САПП работает в паре с системой мониторинга «АвтоГРАФ» и ведет подсчет входящих либо выходящих пассажиров.

"АВТОГРАФ"

СИСТЕМЫ СПУТНИКОВОГО
МОНИТОРИНГА



от **10 000** руб. / комплект

**КОНТРОЛЬ ТРАНСПОРТА
В РЕЖИМЕ РЕАЛЬНОГО ВРЕМЕНИ**

АВТОГРАФ GSM и АВТОГРАФ GSM+ бортовые контроллеры, обладающие функциями и интерфейсами, необходимыми для построения сложных и многофункциональных систем мониторинга транспорта.

**ПОСТРЕЙСОВЫЙ КОНТРОЛЬ
ТРАНСПОРТА**

АвтоГРАФ WI-FI – это система, не только сохранившая и расширившая лучшие возможности оффлайн-систем, но и добавившая элементы online-мониторинга, что позволяет решать задачи ранее недоступные оффлайн и онлайн системам!

**ГЛОНАСС
КОНТРОЛЬ ТРАНСПОРТА**

Новинка 2010 года!

«АвтоГРАФ-GSM» (ГЛОНАСС / GPS) сочетает в себе две системы позиционирования. Обладает высокой точностью и соответствует последним требованиям рынка.

КОНТРОЛЬ РАСХОДА ТОПЛИВА



Расходомеры топлива "Aquametro" и "Omnicom" используются совместно с системой мониторинга АвтоГРАФ для контроля расхода топлива и отслеживания уровня топлива. Такое решение позволяет создать точную и надежную систему контроля расхода топлива.



AQUAMETRO CONTOIL® VZP 8

Расходомер дизельного топлива без цифрового дисплея, с импульсным выходом нового поколения.



AQUAMETRO CONTOIL® DFM 8 D

Датчик представляет собой дифференциальный расходомер, считывающий величину потока, как на линии подачи, так и на линии возврата.



Датчик уровня топлива OMNOCOMM LLS

Датчик LLS 20160 может использоваться для таких видов топлива как различные бензины, летнее и зимнее дизельное топливо и другие жидкие нефтепродукты, которые сохраняют свое рабочее состояние в рабочем диапазоне температур.

ПРАВЛЕНИЕ ПАРТНЕРСТВА

Поздравление	5
Внедрения предложений в программу развития московского транспортного узла в части проектирования и строительства автовокзалов и автостанций	5

РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ МЕГАПОЛИСА

Власти Москвы готовы передать программу развития транспортного узла столицы до 2020 года на обсуждение в правительство России	6
Основные направления решения транспортных проблем Московского региона	6

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ ..9**АКТУАЛЬНОЕ ИНТЕРВЬЮ**

Прорыв вперед!	13
----------------------	----

АКТУАЛЬНО

«Проект «Автобус - Груз»	15
--------------------------------	----

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Маленький город - большой автовокзал!	16
---	----

НОВОСТИ: МОСКВА

Междугородные автобусы возьмут под контроль	18
Невыездные автобусы	20
Госавтодорнадзор выявил нарушения правил перевозки пассажиров междугородними автобусами в Москве	21
В Минтрансе РФ определяют меру ответственности	22
Прокуратура просит утвердить требования к автовокзалам и перевозчикам	24

ОБЩЕСТВЕННЫЙ СОВЕТ: РЕЕСТР АВТОВОКЗАЛОВ

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Волгоградской области	25
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Вологодской области	26
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Воронежской области	28
Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Ивановской области	30

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции»	32
--	----

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Реализация требований по обеспечению транспортной безопасности, с учетом уровней безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры	41
Список нормативно-правовых актов, регулирующих вопросы транспортной безопасности	49

ПЕРЕЧЕНЬ ЦЕЛЕВОЙ РАССЫЛКИ**ИСПОЛЬЗОВАННЫЕ ФОТОМАТЕРИАЛЫ ВЗЯТЫ ИЗ СЛЕДУЮЩИХ ИНТЕРНЕТ РЕСУРСОВ:**

http://images.izvestia.ru/218358.jpg
http://www.intsyst.net/report/10_11_12/it-efimov.jpg
http://www.bashvest.ru/photos/17.03.2008/42_1.jpg
http://www.mintrans.ru/upload/iblock/096/f_1.jpg
http://www.admos-outdoor.ru/i/board/board_lr6383.jpg
http://www.aviaexpress.ru/upload/medialibrary/f7a/qpzfrszwhqpeoquoydc.jpg
http://www.viptrans.com.ua/galery/23/00001.jpg
http://www.irk.aif.ru/application/public/news/493/a30407ecf03d87f3b623776cea704f5b_medium.jpg
http://dragon-noir.com/uploads/posts/2011-02/1297055071_54d4a6c97afc39.jpeg
http://alexsolo.pochta.ru/foto/strana/buzuluk.jpg
http://www.dtis.ru/images/stories/rukovodstvo/Moseykov.jpg
http://img0.liveinternet.ru/images/attach/c/1/48/762/48762825_1253101194_today12bdoroga.jpg
http://old.mos.ru/wps/PA_1b9e2384/element.view?elementId=140556
http://www.olayeri.com/files/news/thumb/953f00195b.jpg
http://de.rian.ru/images/25732/75/257327526.jpg
http://www.avto.ru/foto/23.09.2009/fotoMax/probki_46158_b.jpg

**Редакция издания не всегда разделяет мнение авторов публикуемых статей.
Перепечатка текстов допускается только с разрешения редакции.**



Бюллетень зарегистрирован Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Свидетельство о регистрации: ПИ № ФС77-38352

Бюллетень Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»
Распространяется в различных регионах России, странах СНГ и дальнего зарубежья.

Подписка на Бюллетень «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129, а так же непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.

Адрес редакции:

115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1

Тел. \факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru

Отпечатано в типографии ООО «КНТ Синема Принт», 117485, Москва, ул. Бутлерова, д. 4 к. 3,
тел: (495) 627-55-58.

Тираж - 1000 экземпляров. №2 март - апрель 2011 г. (№ 34). Подписано в печать 18.04.2011 г.

Экспертный совет:

Богданов А.К. - Генеральный директор ООО «Барнаульский автовокзал»

Винокуров Б.А. - Президент Российской транспортно - экспедиционной компании «Ространссервис»,
Президент Московского Областного транспортного союза, Председатель Наблюдательного совета НП
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Герامي В.Д. - Профессор кафедры «Логистики» Московского автомобильно-дорожного государственного
технического университета (МАДИ)

Жарков С.А. - Председатель Правления НП «ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Козлов М.И. - Президент Российского автотранспортного союза

Лоран Б.О. - Председатель Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов при
Российском автотранспортном союзе, Руководитель проекта «Русские Автобусные Линии», Президент НП
«ЕТС«Российские Автобусные Линии»

Петрова А.П. - Директор-руководитель научного центра ОАО «Научно - исследовательский институт автомо-
бильного транспорта»

Свешников Ю.Ю. - Исполнительный директор Московского Транспортного Союза

Главный редактор - **Б.О. Лоран**

Выпускающий редактор - **И.В. Садыкова**

Советник главного редактора - **Г.Д. Шахматов**

Отдел подписки и распространения - **Е.Н. Романова, А.А. Голощук, С.Н. Маракулин**

Отдел рекламы - **М.А. Андреева, Е.В. Якубова**

Юридическое сопровождение - **А.С. Яровенко, М.М. Желыбинцева, М.В. Бойко**

Корреспондент - **А.С. Суинова**

Фотограф - **Ю.П. Данченко**

ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА ЖУРНАЛА «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» в РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

МОСКВА - Садыкова Ирина Викторовна +7(495)786-23-28

СМОЛЕНСК - Жарикова Жанна Евгеньевна +7(4812)27-08-42

ИВАНОВО - Неупокоев Андрей Александрович +7(4932)24-04-43



Уважаемые транспортники!

*Сердечно поздравляем Вас с праздниками **Весны и труда – 1 мая и Днем Великой Победы!***

Меняются времена, поколения, а праздник весны и труда каждый год приходит в наши дома как символ весны, неся с собой возрождение природы, новые силы и вдохновение. Слова «труд» и «май» актуальны по - прежнему, они отражают наше стремление сделать жизнь лучше. Но все это было бы невозможно, не будь Великой Победы 1945 года, ведь мир на Земле отстояли наши солдаты, стоя насмерть в бою. Велика цена этой Победы – нет в России семьи, которая не потеряла во время войны родных и близких, павших за свободу и независимость нашей Родины.

Сегодня мы хотим низко поклониться ветеранам и труженикам тыла, которые своим подвигом отстояли мир на Земле, и сказать, что нет у нашего Отечества более чистого и светлого праздника, чем День Победы. Мы благодарны Вам за то, что Вы заслонили собой нашу Родину, спасли свободу и честь Отчизны, своим самоотверженным трудом в послевоенные годы подняли нашу страну из руин и превратили ее в великую державу. Ваша сила духа, любовь к родине, самоотверженность и героизм – всегда будут для нас примером.

Мы гордимся Вами и благодарим за Ваш подвиг!

Правление Партнерства

Внедрения предложений в Программу развития Московского транспортного узла в части проектирования и строительства автовокзалов и автостанций



Встречи Партнерства и представителями Министерства транспорта РФ, Москомархитектурой, ГУП «НИИПИГенплана», Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы в целях внедрения предложений в Программу развития Московского транспортного узла в части проектирования и строительства автовокзалов и автостанций.

Некоммерческим Партнерством «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии» (далее – Партнерство) в интересах региональных перевозчиков проводится активная работа и взаимодействие с Министерством транспорта РФ, Москомархитектурой, ГУП «НИИПИГенплана», Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы по внедрению предложений в Программу развития Московского транспортного узла в части проектирования и строительства автовокзалов и автостанций.

23 марта 2011 года проведена рабочая встреча первого вице-президента Партнерства **Крючкова В.В.** с генеральным директором ФГУ «Ространсmodernизация» г-ном **Фрейдиным И.В.**, в ходе которой обсуждались вопросы развития транспортной инфраструктуры Московского региона в сфере межрегиональных перевозок. 24 марта – проведены рабочие встречи с сотрудниками ГУП «НИИПИГенплана», в ходе которых рассматривался вопрос размещения автовокзалов и автостанций в городе Москве с учетом предложений Партнерства.

Надеемся, что предложения будут полезны при решении проблем транспортной системы столичного региона в части организации межрегиональных и международных автобусных перевозок и учтены при проектировании автовокзалов и транспортно-пересадочных узлов (ТПУ).

Власти Москвы готовы передать программу развития транспортного узла столицы до 2020 года на обсуждение в Правительство России

Власти Москвы завершили рассмотрение проекта программы развития транспортного комплекса Московского региона до 2020 года и намерены передать его на обсуждение в Правительство Российской Федерации, заявил Мэр Москвы на совещании по вопросам развития транспортного узла столичного региона.

«Мы достаточно подробно обсуждали программу, сегодня должны подвести промежуточные итоги, чтобы передать на рассмотрение в Правительство РФ основные параметры программы», — сказал С.Собянин. Градоначальник также подчеркнул, что большинство позиций согласовано.

По материалам сайта

www.mos.ru

28.03.2011г.

Основные направления решения транспортных проблем Московского региона



Транспортный комплекс Москвы, включающий в себя все виды городского, пригородного и внешнего транспорта, по масштабам осуществляемой деятельности не имеет себе равных в мире. Московский транспортный узел пронизывает всю территорию столичного региона и простирается на площади в пределах Большого кольца Московской железной дороги. В его состав входят 11 железнодорожных магистралей, 202 железнодорожных станции, 13 крупнейших автомагистралей, 5 речных портов.

Важнейшим элементом транспортного комплекса является входящая в него система пассажирского транспорта, включающая в себя скоростной внеуличный транспорт (метрополитен, железнодорожный транспорт) и наземные виды общественного транспорта (трамвай, троллейбус, автобус).

В систему городского пассажирского транспорта также входит пригородный транспорт – 10 направлений железных дорог; автомобильный транспорт, один автовокзал, пять автостанций и 14 пунктов отправления; водный транспорт, два речных вокзала.

В последние годы значительное влияние на работу транспортного комплекса и на всю жизнедеятельность города оказывают бурные темпы роста числа автомобильного транспорта в Московском регионе.

В настоящее время число индивидуальных легковых автомобилей в городе превысило 3,3 млн. единиц, на каждую 1000 жителей приходится свыше 339 автомобилей.

Повышение интенсивности движения и плотности транспортных потоков, недостаток сети скоростного внеуличного транспорта, в первую очередь метрополитена, недостаточное развитие наземных пассажирских маршрутов, дефицит протяженности дорог и магистралей, слабая система поперечных связей между радиальными магистралями, отсутствие дорог-дублеров, несоответствие планировочных параметров дорог на границе Москвы и области, дефицит развязок в разных уровнях, привело к необходимости развития Москвы и Московской области как единой транспортной системы.

В связи с этим Минтранс РФ разработана Программа развития транспортной системы Московского региона до 2020 года, целью которой является формирование единой транспортной системы Московского региона, соответствующей мировому уровню качества предоставляемых населению услуг и обеспечивающей активизацию социально-экономического развития, рост инвестиционного потенциала, создание благоприятных условий развития бизнеса. На ее реализацию предполагается потратить 7,1 трлн. рублей.

Данная программа включает в себя комплекс мероприятий, планируемых к осуществлению в два этапа – с 2011 по 2015 год и с 2016 по 2020 год. В перечень мероприятий включены проекты, реализация которых поможет стабилизировать транспортную ситуацию в регионе и не допустить коллапса в течение ближайших двух лет. За первые пять лет предполагается преодолеть хроническое отставание в развитии транспортной системы и добиться коренного перелома в техническом обеспечении пассажирских перевозок. В период 2016-2020 гг. предусматривается формирование единой транспортной системы Московского региона.

По словам Мэра Москвы **С.С.Собянина** данная программа является новой идеологией, которая увязывает воедино все составляющие транспортной системы региона: столицу, пригороды, объекты РЖД, скоростные и традиционные дороги, метрополитен, московский авиаузел и общественный транспорт.

Однако, в настоящее время Правительством Москвы самостоятельно разработано трехуровневое решение транспортных вопросов. Два первых уровня включают в себя первоочередные меры, предусмотренные к реализации в 2011-2013 годы, и пятилетняя программа дорожно-транспортного развития, разрабатываемая Департаментом транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы. Мэр Москвы подчеркнул, что все документы увязаны между собой и дополняют друг друга. «Программа развития транспортного комплекса Московского региона отработана с министерством, согласована с нами и Московской областью и передана на рассмотрение правительства. Я надеюсь, что в ближайшее время она будет принята, и это будет серьезная системная основа для движения вперед», - заявил Сергей Собянин президенту.

В отличие от первоначального варианта Программы, который рассматривался на Объединенной коллегии Правительства Москвы и Московской области и Координационном совете в Минтрансе РФ, в проекте, переданном на утверждение в Правительство РФ, появилась новая глава. По личной инициативе Сергея Собянина в программу был включен раздел о перспективах развития общественного транспорта. «Речь идет о развитии метрополитена, единой маршрутной сети пригородных автобусов, обеспечении координации работы интеллектуальных систем управления дорожным движением с выходом в перспективе на единый проездной документ по всем видам транспорта», - пояснил суть своих предложений градоначальник. По его словам, повышение качества транспортного обслуживания жителей столичного региона является главной задачей властей.

Мэр Москвы С.С.Собянин обратился к премьер-министру **В.В.Путину** с просьбой провести совещание в Правительстве РФ после окончания работы Минтранса над этой программой, на котором обозначить первоочередные задачи, поскольку это необходимо для планирования бюджетов Москвы и Московской области и федерального бюджета на ближайшие три года.

Основными приоритетными направлениями, заложенными в Программе, являются:

- развитие наземного общественного транспорта;
- развитие метрополитена;
- развитие единой маршрутной сети пригородных автобусов;
- обеспечение координации работы интеллектуальных систем управления дорожным движением с

выходом в перспективе на единый проездной документ по всем видам транспорта;

- создание единой транспортной системы, пересадочных узлов и новых современных автовокзалов в Москве и Московской области;
- организация парковочного пространства, включая стоянки для такси;
- реконструкция сети автомобильных дорог;
- увеличение пропускной способности основных городских магистралей;
- развитие пригородных железнодорожных перевозок;
- совершенствование системы логистики грузового транспорта (вывод части грузопотоков за пределы МКАД).

Стоимость обновленной программы выросла с 6,8 трлн. до 7,1 трлн. рублей. Из них 1,92 трлн. рублей составят федеральные инвестиции (уменьшение на 339 млрд. рублей), 372,5 млрд. рублей – Московской области (увеличение на 266 млрд. рублей), 4,1 трлн. рублей – внос Москвы (увеличение на 348 млрд. рублей), из них не менее 1,2 трлн. рублей – деньги инвесторов. Кроме того, авторы программы рассчитывают на получение 658,7 млрд. рублей из внебюджетных источников и 72 млрд. рублей от РЖД.

Авторы Программы считают, что лишь 20 % пассажирских перевозок, осуществляемых в Москве, должно приходиться на индивидуальный транспорт и 80 % - на общественный. 90 % инвестиций планируется выделить на реализацию трех подпрограмм: автодороги и улично-дорожная сеть, метрополитен, железнодорожный транспорт. Около 3,5 трлн. рублей вложат в автодороги: например, в реконструкцию федеральных дорог М 1 «Беларусь», строительство развязки на пересечении Лихачевского шоссе со строящейся магистралью М10, завершение реконструкции Ленинградского шоссе. К 2020 году протяженность сети автодорог в регионе должна увеличиться на 972,8 км и составить 18 625,2 км.

Объем финансирования главы Программы «Наземный городской пассажирский транспорт» составит 185 млрд. рублей. В рамках развития наземного



городского пассажирского транспорта планируется развивать электротранспорт: сооружать линии скоростного трамвая, вводить новые троллейбусные маршруты. В период 2011-2020 годов в Москве должны появиться 56,5 км линий скоростного трамвая, на территории области – 190 км. Реализация первой очереди проекта начнется в текущем году на шоссе Энтузиастов: первая линия свяжет площадь Ильича с районом Ивановское, после чего уйдет в подмосковную Балашиху.

Поскольку развитие лишь одного наземного транспорта не позволит справиться с постоянно увеличивающимся пассажиропотоком Программой предусмотрено также дальнейшее развитие столичной подземки. До 2020 года городские власти планируют построить более 75 км путей. На первом этапе (до 2016 года) предполагается завершить формирование действующей радиально-кольцевой системы метрополитена. В ходе его реализации на уже существующих линиях будут строиться новые выходы и станции, дополнительные перегоны. Помимо этого предусмотрено создание двух новых диаметральных направлений – Люблинско-Дмитровского и Солнцевско-Калининского. На втором этапе (с 2016 по 2020 год) будет развиваться принципиально новая система скоростного метрополитена путем строительства Третьего пересадочного контура и Большого пересадочного кольца. Расстояние между станциями на экспрессных линиях будет больше, а скорость движения поездов – значительно выше. В результате доля москвичей, не имеющих в настоящее время прямого доступа к метро, сократится с 22 % до 9 %.

Третий из самых дорогих проектов – железнодорожный. Несмотря на то, что через Москву проходит 200 км железных дорог, с 92 станциями, по ним перевозится лишь 8 % пассажиров. Программой предусмотрено: строительство новых путей, реконструкция малого кольца МЖД с созданием остановочных пунктов, закупка более современного подвижного состава, реконструкция и строительство новых вокзалов и технических станций с ремонтно-экипировочными депо, реорганизация грузовых дворов. Для высокоскоростных поездов будут построены новые вокзалы и станции: в районе Комсомольской площади (Каланчевская), ст. метро «Площадь Ильича» (Рогожская) и «Москва-Сити».

Для того, чтобы железная дорога могла стать реальной альтернативой метрополитену, планируется отказаться от технического перерыва, сократить интервалы движения, повысить комфортабельность вагонов, остановочных пунктов и платформ.

Одним из приоритетных направлений развития транспортного комплекса Московского региона является создание транспортно-пересадочных узлов (ТПУ). Как заявил Сергей Собянин, до 2020 года планируется создать единую систему транспортно-пересадочных узлов и новых современных автовок-



залов в Москве и Московской области. Современные ТПУ должны заменить стихийные парковки у периферийных станций метро и железнодорожных платформ. Всего запланировано создание 100 ТПУ, вместимость перехватывающих парковок, расположенных на подъездах к Москве, составит 75 тысяч машиномест, в удаленных районах столицы – 31 тысячу машиномест, в комплексах на Малом кольце железной дороги – 39 тысяч машиномест.

На территории столицы запланировано создание 40 ТПУ, место расположения 21 из них уже определено: Алтуфьево, Бибирево, Жулебино, Медведково, Новокосино, Тропарево-Ясенево, а также вблизи станций метро «Красногвардейская», «Пятницкая», «Селигерская» и «Тушинская». ТПУ в Жулебино, Новокосино и у станции метро «Пятницкая» будут строиться параллельно со строительством линий метро, что позволит пассажирам пересаживаться на наземный транспорт не выходя на улицу.

В связи с тем, что строительство транспортно-пересадочных узлов на железнодорожных вокзалах города Москвы планируется начать уже в июне 2011 года, заместителем Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителем Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы Николаем Лямовым в марте 2011 года было проведено выездное совещание, во время которого был осуществлен осмотр привокзальных территорий, планируемых под размещение транспортно-пересадочных узлов.

ТПУ на железнодорожных вокзалах – это ТПУ третьей категории с облегченной инфраструктурой, их предполагается размещать на первой линии дорожного полотна, примыкающего к вокзальным территориям. В одной плоскости будут размещены остановки автобусов, троллейбусов и такси. Таким образом, пассажирам будет обеспечено право выбора удобного вида транспорта и безопасность посадки-высадки.

Проект для каждого из девяти вокзалов будет разработан индивидуальный, с учетом его особенностей и местоположения. Общим же для всех бу-

дет то, что выход из здания вокзала, остановки для наземного транспорта и стоянки такси объединят галереи транспортно-пересадочного узла. Выйдя из вагона поезда, пассажир войдет в крытую галерею и дойдет до остановки нужного ему вида транспорта.

Данный проект разрабатывается Правительством Москвы совместно с Дирекцией железнодорожных вокзалов. Указанные мероприятия войдут в раздел, посвященный развитию привокзальных территорий, Концепции комплексного благоустройства города, разрабатываемой Москомархитектурой, которая будет представлена столичному Правительству в начале лета 2011 года.

Создание крупных транспортно-пересадочных узлов позволит упорядочить пассажиропоток, поскольку пассажир, заранее оплатив проезд, сможет

войти не в одну, а в любую из трех дверей автобуса или троллейбуса, что позволит избежать очередей и толкучки и сократить время посадки. Для большего удобства пассажиров власти планируют согласовать между собой расписание поездов дальнего следования, электричек и автобусов. К тому же наземный транспорт к моменту строительства ТПУ планируется оснастить системами навигации, что позволит неукоснительно соблюдать график движения.

Учитывая, что транспортно-пересадочные узлы необходимы не только на вокзалах, но и в местах наибольшего скопления пассажиров, таких как станции метро, Программой предусмотрено строительство ТПУ и у станций Московского метрополитена.

Пресс служба

НП «ЕТС «Российские автобусные линии»

ДЕПАРТАМЕНТ ТРАНСПОРТА И РАЗВИТИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

В связи с необходимостью совершенствования деятельности по развитию транспортной инфраструктуры города Москвы Мэр Москвы Сергей Собянин 13 декабря 2010 года подписал распоряжение о создании в Аппарате Мэра и Правительства Москвы Управления контроля и координации развития транспортного комплекса столицы, которое возглавил заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы Николай Лямов.

В соответствии с постановлением Правительства Москвы от 18.01.2011 года № 3-ПП «О Департаменте транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы» Департамент транспорта и связи города Москвы был преобразован в Департамент транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, который также возглавил Н.С.Лямов.

В результате проводимой реорганизации почти полностью сменился руководящий состав Департамента, пришли профессионалы-транспортники, нацеленные на скорейшее решение задач, стоящих перед транспортным комплексом столицы.

Сегодня мы хотим познакомить Вас с этими людьми и пожелать им успеха в создании современного, отвечающего требованиям времени транспортного комплекса Московского региона.

Руководитель Департамента



ЛЯМОВ НИКОЛАЙ СЕРГЕЕВИЧ – заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководитель Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Родился 18 июля 1951 года в с. Станино, Темкинского района, Смоленской области.

В 1972 г. закончил Челябинское высшее командное военное автомобильное училище и до 1992 г. проходил военную службу в Вооруженных Силах.

В 1985 г. закончил Военно-политическую академию им. В.И. Ленина.

1994 - 1997 гг. - председатель Комитета по делам казачества и межнациональным отношениям Администрации г. Ростов-на-Дону.

1997 - 2003 гг. - начальник Городского управления транспорта Администрации г. Ростов-на-Дону.

2003 - 2004 гг. - заместитель начальника управления автомобильного и электрического пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ, начальник отдела технического регулирования Департамента государственной политики в области автомобильного транспорта, дорожного хозяйства и городского пассажирского транспорта Министерства транспорта РФ.

2004 - 2006 гг. - руководитель Южного управления государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта.

2006 - 2008 гг. - заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

2008 - 2009 гг. - исполняющий обязанности Руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта Министерства транспорта Российской Федерации.

2009 - 2010 гг. - заместитель Министра транспорта Российской Федерации.

С 27 октября 2010 г. - заместитель Мэра Москвы в Правительстве Москвы по вопросам развития транспорта и дорожного строительства.

Указом Мэра Москвы от 18 января 2011 года Николай Сергеевич Лямов назначен на должность заместителя Мэра Москвы в Правительстве Москвы, руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Награжден знаком «Почетный работник транспорта Российской Федерации».

Первый заместитель руководителя Департамента



ЗАХАРОВ ИГОРЬ ЕВГЕНЬЕВИЧ

Первый заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы.

Родился 17 апреля 1962 года.

В **1984** году окончил Московский Автомобильно-Дорожный Институт по специальности «Автоматизированные системы управления».

В **2008 г.** - Морскую государственную академию имени адмирала Ф.Ф. Ушакова по специальности «Эксплуатация перегрузочного оборудования портов и транспортных терминалов».

В **1995 г.** - институт повышения квалификации специалистов морского транспорта при ГМА им. Адмирала Макарова.

В **2008 г.** - финансовую академию при Правительстве РФ по специальности «Обеспечение экономической безопасности России: состояние, проблемы, пути решения».

1984-1990 гг. - Министерство обороны Российской Федерации.

1990-1997 гг. - работает на руководящих должностях в коммерческих организациях транспортного комплекса.

1997-1999 гг. - заместитель генерального директора ЗАО «Морцентр ТЭК».

1999-2000 гг. - Генеральный директор ООО «Автопаромная грузовая линия».

2001-2004 гг. - Генеральный директор ООО «Аншип», ОАО «Анроскрым».

2005 г. - помощник главного инженера ФГУП «Росморпорт».

2005-2008 гг. - помощник руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

2008-2011 гг. - заместитель руководителя Федерального агентства морского и речного транспорта.

В марте 2011 года назначен Первым заместителем руководителя Департамента транспорта и развития дорожно - транспортной инфраструктуры города Москвы.

Заместители руководителя Департамента



БЕРЕЗОВСКИЙ ОЛЕГ МИХАЙЛОВИЧ

Родился 24 января 1954 года в г. Якутске Якутской АССР.

В **1976 году** окончил Сибирский автомобильнодорожный институт им. В.В. Куйбышева в г.Омске.

Трудовую деятельность начал в **1976 году** в ПО «Якутавтодор», занимался строительством, ремонтом и эксплуатацией автомобильных дорог.

1983-2001 гг. – работал на руководящих должностях в предприятиях государственного и негосударственного сектора экономики.

В **2001 году** поступил на государственную службу. Работал заместителем министра финансов республики Саха (Якутия).

2002-2005 гг. - первый заместитель министра транспорта республики Саха (Якутия).

2005-2006 гг. - заместитель Генерального директора ОАО «Саха золототранснаб».

С 2006 года – директор Якутского филиала компании НПО «Мостовик»

В марте 2011 года назначен заместителем руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, курирует вопросы развития дорожно-транспортной инфраструктуры.

ЗАЙЦЕВ АЛЕКСАНДР ЮРЬЕВИЧ

Родился 27 декабря 1976 году в городе Санкт-Петербурге.

Окончил Московский Государственный Институт Международных Отношений МИД России, Российскую академию государственной службы при Президенте Российской Федерации.

Имеет учёную степень Кандидата юридических наук (МГИМО МИД России).

Работает в сфере управления более 12-и лет.

Трудовую деятельность начал в **1998 году** в ОАО «Аэрофлот» и его дочерних обществах.

С **2004 по 2011 гг.** работал на руководящих должностях в предприятиях государственного и негосударственного сектора экономики.

С марта 2011 года – заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, курирует вопросы контроля корпоративного развития подведомственных предприятий.



МАЗИКИН ЮРИЙ НИКОЛАЕВИЧ

Родился 26 июня 1954 года в городе Харькове.

В **1977 году** окончил Харьковский политехнический институт.

Трудовую деятельность начал в 1977 году, работал заместителем секретаря Комитета комсомола Харьковского политехнического института.

1978-1996 гг. - служба в вооруженных силах РФ, офицер запаса.

1997 г. - начальник Управления маркетинга АКБ «НовикомБанк» г.Москва.

2004 г. - Генеральный директор ООО «Тулапассажиртранс».

С **2010 года** работал в коммерческом секторе экономики.

В ноябре 2010 года назначен заместителем руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы, **с января 2011 года и заместитель руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, курирует финансово-экономические вопросы.**



МИШАНИН ВЛАДИМИР ДМИТРИЕВИЧ

Родился 03 октября 1956 года в г.Каскелен, Алма-Атинской области.

В **1978 году** окончил Барнаульское высшее военное авиационное училище летчиков им. главного маршала авиации К.А. Вершинина, в **1998 году** Московскую Академию народного хозяйства, в **2005 г.** Московскую финансово юридическую академию.

Государственный советник города Москвы 1 класса.

Трудовая деятельность:

- **1974-1992 гг.** - проходил службу в рядах Советской армии
- **1992-1994 гг.** - директор ТОО «Десна»;
- **1994-1997гг.** – заместитель префекта в Управлении муниципального округа «Теплый стан»;
- **1997-2000 гг.** - глава управы района «Гагаринский»;
- **2000-2003 гг.** - глава управы района «Нагорный»;
- **2003-2004 гг.** - начальник ГУП «ЭВАЖД» (эксплуатация высотных административных и жилых зданий);
- **2004-2007 гг.** - заместитель префекта ЮЗАО г. Москвы.

В марте 2007 года назначен заместителем руководителя Департамента транспорта и связи города Москвы, в марте 2011 заместителем руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, курирует вопросы внеуличных видов пассажирского транспорта.

В.Д. Мишанин награжден Медалью «В память 850-летия Москвы» и медалью «За заслуги в проведении Всероссийской переписи населения».

МОСЕЙКОВ СЕРГЕЙ ВАСИЛЬЕВИЧ

Родился в 1965 году.

В **2003 году** окончил Московский государственный университет сервиса. Трудовая деятельность:

- **1982-1983 гг.** - ученик-сборщик 3-го разряда Филиала Новгородского завода им.Ленинского комсомола, водитель 3 класса автопарка Холмского районного ПТО обеспечения сельского хозяйства;
- **1983-1985 гг.** - служба в рядах Советской армии;
- **1985-2000 гг.** - работал в транспортных предприятиях государственного и негосударственного сектора экономики;
- **2000-2003 гг.** - начальник технической службы ЗАО «Мособлтрансгентство»;
- **2003-2007 гг.** – Генеральный директор некоммерческого партнерства автотранспортников «АСМОП»;
- **2007-2011 гг.** - директор управления международных и междугородных автобусных перевозок некоммерческой организации «Московский транспортный союз».



В марте 2011 года назначен заместителем руководителя Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы, курирует вопросы развития городского пассажирского транспорта и междугородных автомобильных перевозок.

Прорыв вперед!



**Руководитель
ООО «Карпатлайн»
Петр Куцин**

Продолжая серию интервью с автоперевозчиками, сегодня мы предлагаем Вашему вниманию интервью с руководителем ООО «Карпатлайн» Петром Куциным, осуществляющим международные автобусные перевозки пассажиров по маршруту «Москва-Мукачево» (Украина).

- Петр Петрович, когда Ваша компания стала осуществлять международные перевозки пассажиров, почему именно по этому маршруту?

- Компания «Карпатлайн» была создана мною в начале 2009 года именно для перевозки пассажиров по маршруту Москва - Карпаты. Поскольку я сам являюсь выходцем из Закарпатья, то знаю насколько велика в настоящее время потребность в осуществлении подобного рода перевозок. По имеющимся статистическим данным порядка 200 тысяч человек из Закарпатья ежегодно пересекают таможенные посты Российской Федерации следуя на автобусах и железнодорожном транспорте.

Маршрут был разработан с учетом того, что отдаленные области Карпат лишены железнодорожного сообщения. Так, наш маршрут проходит по Львовской, Закарпатской, Ивано-Франковской и Тернопольской областям, в некоторых местах которых полностью отсутствует железнодорожный транспорт.

- Сколько рейсов в настоящее время Вы осуществляете?

- Поскольку в данный момент идет «раскрутка» маршрута, рейсы осуществляются три раза в неделю, в дальнейшем мы планируем совершать их ежедневно, хотя, надо признать, что сейчас перевозки по маршруту еще не вышли на уровень рентабельности.

- В настоящее время Минтранс России уделяет пристальное внимание к выполнению

перевозчиками требований транспортного законодательства, направленных на обеспечение безопасности пассажиров, экологической безопасности. Соблюдаете ли Вы все установленные требования при осуществлении своей деятельности?

- Наша компания неукоснительно соблюдает требования действующего законодательства в сфере транспорта. Это касается и требований, предъявляемых к порядку прохождения техосмотра подвижного состава, предрейсовых и послерейсовых медицинских осмотров водителей, обеспечения правил труда и отдыха водителей, квалификационных требований, предъявляемых к водительскому составу и персоналу компании. Так, у нас существует очень жесткий отбор претендентов, они проходят тестирование, их работа находится под постоянным контролем. В случае нарушения ими установленных требований, договоры с ними расторгаются.

Что касается вопросов экологической безопасности, то могу сказать о том, что все наши автобусы соответствуют требованиям экологической безопасности класса «ЕВРО-3». В дальнейшем планируем закупить автобусы, соответствующие классу «ЕВРО-4» и «ЕВРО-5», поскольку данные автобусы не только экологически более безопасны, но и лучше приспособлены для совершения длительных рейсов, что, в конечном счете, делает их более привлекательным для наших пассажиров.

Все наши автобусы оснащены ремнями безопасности, установлены системы навигации «ГЛОНАСС». Водители соблюдают установленный маршрут следования. Посадка и высадка пассажиров осуществляется только в официально установленных местах отправления-прибытия автобусов, ни один водитель не останавливается на трассе для того, чтобы взять пассажиров. Водители дорожат своей работой, поскольку в нашей компании соблюдаются требования Трудового кодекса, обеспечиваются все социальные гарантии и выплаты, созданы все условия для полноценного труда и отдыха сотрудников.

- Существуют ли у Вас проблемы, связанные с осуществлением нелегальных перевозок по тому же маршруту другими перевозчиками?

- Да, такая проблема есть и связана она с тем, что отдельные недобросовестные украинские перевозчики осуществляют перевозки пассажиров на маршрутных такси по данному международному рейсу, хотя это и запрещено законодательством. При этом зачастую у них нет лицензии, машины не соответствуют элементарным требованиям безопасности, не соблюдается режим труда и отдыха водителей, один водитель в течение 30 часов находится за рулем. Я думаю, что объяснением этому может быть наличие коррупционной составляющей в сфере таможенного

регулирования и транспортного надзора как на территории Украины, так и России. Однако, при этом не следует забывать и о пассажирах, которые готовы рисковать своей жизнью ради того, чтобы заплатить меньше и уехать не с автовокзала, а непосредственно от дома до места назначения в Москве.

- Петр Петрович, в настоящее время окончательно сформирована и последовательно проводится в жизнь концепция транспортного законодательства России, в основу которой положен принцип законодательного разграничения вопросов гражданско-правового и административно-правового регулирования. В соответствии с этим можно выделить два метода правового регулирования автотранспортной деятельности: гражданско-правовой, который предоставляет субъектам свободу деятельности, в том числе предпринимательской, и административный метод, который направлен на обеспечение безопасности транспортной деятельности и на регулирование рынка транспортных услуг. Как Вы считаете, оправдано ли в рамках правового регулирования рынка транспортных услуг введение механизма конкурсного отбора перевозчиков?

- Я уверен, что введение механизма конкурсного отбора перевозчиков будет целесообразным и приведет к желаемым результатам только при отсутствии коррупционной составляющей в действиях лиц, проводящих данные конкурсы. В подтверждение своих слов я могу привести пример с проведением таких конкурсов на территории Украины, где уже давно введен такой механизм, когда компания «Автолюкс», разрабатывающая маршрут «Киев-Ужгород» и прилагавшая к этому неимоверные усилия, не выиграла конкурс, так как на ее маршрут претендовала другая компания, имеющая поддержку в органах законодательной власти. В конечном счете компания, выигравшая конкурс, не стала эксплуатировать указанный маршрут, поскольку он не был еще до конца разработан и не принес желаемой прибыли, и сейчас данный маршрут просто перестал существовать. При этом никто не подумал о пассажирах.

- В Москве Ваши автобусы осуществляют отправление-прибытие на автостанции «Теплый Стан», устраивает ли Вас качество обслуживания, какие у Вас есть пожелания и предложения?

- Место расположения автостанции «Теплый Стан» я считаю очень удобным: недалеко от МКАД, в 50 метрах от станции метро. Посадка и высадка пассажиров производится на перронах, на станции есть комната для водителей, созданы все условия для их отдыха. Есть зал ожидания для пассажиров, который работает с 6 утра до 23 часов вечера. На автостанции функционирует несколько билетных касс, круглосуточно работают диспетчеры, есть камеры хранения. Станция охраняется, ведется постоянное видеонаблюдение, везде есть наружное освещение, исключен



доступ на территорию посторонних автомобилей, перроны отправления и прибытия разграничены по пассажиропотоку, перронные контролеры встречают и провожают автобусы. Диспетчеры по громкой связи информируют об их прибытии и отправлении, о наличии свободных мест, каждые 20 минут информируют об услугах, предоставляемых на станции, и напоминают о мерах безопасности. Но при всем этом есть одно «но»: все-таки данная автостанция является первым, что видит прибывающий в столицу России пассажир, она является визитной карточкой Москвы. В связи с этим хотелось бы, чтобы она соответствовала статусу столицы своим внешним видом.

Я поднимал этот вопрос в Партнерстве, приводя в пример автовокзалы, существующие во Львове, который, являясь всего лишь городом «миллионником», имеет 4 автостанции и 2 автовокзала, один из которых соответствует международному уровню, и с которого отправляются международные рейсы в Германию, Португалию, Чехию и Словакию. Поэтому я твердо убежден, что Москве не хватает именно таких автовокзалов, международного уровня.

Еще один вопрос, связанный с деятельностью автовокзалов и автостанций, который, по моему мнению, необходимо решать, это вопрос создания единой базы данных по продаже и заказу билетов на обратный рейс. В настоящее время нет взаимопонимания между руководством автовокзалов и автостанций Украины и России, что приводит к невозможности для пассажира заранее приобрести обратный билет в месте отправления автобуса.

- Какую помощь оказывает Вам Партнерство при осуществлении Вашей деятельности?

- Должен отметить, что Партнерством была оказана большая помощь при открытии мною маршрута «Москва-Мукачево», в настоящее время прорабатывается вопрос об открытии маршрута «Киев-Москва». Надеюсь и в дальнейшем развивать плодотворное сотрудничество с Партнерством на взаимовыгодных условиях.

**Пресс служба
НП «ЕТС «Российские автобусные линии»**

«Проект «Автобус - груз»



**Заместитель генерального директора
ООО «Русские Автобусные Линии»
Дмитрий Вадимович Канев**

Когда кто-либо из предпринимателей, организаций бизнеса или частных лиц сталкивается с необходимостью перевозки груза или обеспечения его доставки, им кажется, что речь идет о выполнении необременительных и отработанных действий, выражающихся в звонке по телефону, составлении договора или заполнении квитанции. Большинство из них думает, что достаточно оплатить заказ и можно спокойно ждать его выполнения. При этом отправители груза не принимают во внимание то, что грузоперевозки – это сложная и трудоемкая работа, требующая опыта, знаний действующего законодательства и нормативных документов, предприимчивости и умения находить правильные решения в непредвиденных ситуациях. А такие ситуации возникают почти всегда, поскольку транспортная система России не имеет четкой иерархической структуры и на каждом участке грузоперевозок ее участники ожидают неприятные сюрпризы.

В настоящее время одним из перспективных способов отправки грузов из пункта «А» в пункт «Б» является его перевозка пассажирскими автобусами. Впервые «Проект «Автобус-груз» был предложен компанией «Русские Автобусные Линии» (далее по тексту «РАЛ») более

года назад. Что изменилось за это время? Как известно от возникновения идеи до ее реализации проходит значительное время, поскольку требуется выполнение целого ряда условий, необходимых для ее претворения в жизнь и предполагающих координацию работы всего задействованного коллектива. Не скрою, что есть и «пробуксовки», но есть и, пусть не очень быстрое, но движение вперед.

Сейчас в реализации данного проекта совместно с «РАЛ» принимают участие представители Московских компаний и ряда регионов центральной России. В основном это компании, занятые в курьерском бизнесе, интернет-магазины, магазины автозапчастей. Это объясняется тем, что, как правило, именно они заинтересованы в том, чтобы как можно быстрее доставить груз заказчику. Многие из наших сегодняшних клиентов и ранее пользовались услугами междугородних перевозчиков, но происходило это стихийно, по схеме: пришел к автобусу, отдал груз водителю, назвав место получения и фамилию, имя, отчество получателя. Сейчас многие вынуждены отказаться от данной схемы в связи с недавними событиями в ДМД и усилением контроля со стороны государства в сфере грузоперевозок. Теперь не все водители соглашаются взять такой груз к перевозке под свою ответственность. Можно также привести пример с железнодорожным транспортом, все еще помнят, как просто раньше было передать груз через проводника вагона, дав небольшую сумму денег за оказание подобной услуги, однако сейчас достаточно сложно найти проводника, соглашающегося на это. Много изменилось и в самой стране, и в системе обеспечения безопасности на транспорте. Но уже сейчас на железнодорожных вокзалах можно встретить компании, которые принимают грузы для дальнейшей их отправки поездами. По аналогии с этим в недалеком будущем также будет происходить и на автовокзалах. Основной побудительной причиной к этому является наличие у грузоотправителей необходимости скорейшей доставки груза и обеспечения безопасности процесса, который предусматривает ответственность за это исполнителя.

Хочу пояснить, каким образом организован процесс отправки подобных грузов в нашей компании. Данной части схемы изначально было уделено много внимания и до настоящего времени продолжается работа по улучшению и упрощению технологии самого процесса. Обеспечение безопасности начинается уже на стадии заключения договора. С сомнительными фирмами, не желающими раскрывать свою деятельность и не понимающими для чего нам необходимо знать, что именно отправляет компания-заказчик, «РАЛ» договор не заключит ни при каких условиях. Если же деятельность компании-заказчика «прозрачна», мы заключаем договор, в котором предусмотрен пункт «Недозволенных вложений нет». Таким образом, наша компания не принимает к доставке предметы, материалы либо их части, перевозка которых запрещена законодательством и правилами перевозок, действующими на территории РФ. Ниже приведена краткая схема дальнейших действий. Забегая вперед, скажу, что перед отправкой груза в осмотре его на автостанции участвуют три стороны: доверенное лицо отправителя (обычно курьер), ответственный по автобусной станции (диспетчер, администратор) и сам водитель автобуса.

Вся технология на практике осуществляется следующим образом. Грузоотправитель привозит груз на автобусную станцию, сдает его диспетчеру, который, в свою очередь, организует его погрузку в автобус. В точке прибытия все повторяется с точностью наоборот – диспетчер принимает доставленный груз и выдает его получателю.



По срокам доставки грузополучатель и грузоотправитель серьезно выигрывают, если соотнести организацию перевозки с расписанием движения автобусов, времени на нее уходит значительно меньше, чем в случае отправки груза железнодорожным или грузовым автомобильным транспортом – ведь в этих случаях время тратится на заполнение вагона или кузова. И сколько на это уйдет часов, а может быть и дней, прогнозировать трудно, в то время как автобус гарантированно отправится к месту доставки согласно расписанию вне зависимости от того, заполнено у него багажное отделение или нет.

Однако, следует отметить, что все вышесказанное относится только к перевозке компактных грузов, поскольку другие в багажном отсеке автобуса, имеющем в среднем объем 10 кубических метров, перевезти попросту невозможно из-за отсутствия места, а до спе-

циальных автобусных прицепов, используемых европейскими перевозчиками, мы пока еще просто не доросли – объемы грузоперевозок не те. Но в перспективе появятся и они.

Стоимость услуг по перевозке грузов в рамках данного проекта значительно ниже, чем стоимость подобных услуг у любой транспортной компании или курьерской службы. Это изначально связано с тем, что, когда автобус выходит в рейс, затраты на его поездку уже заложены в цену билетов пассажиров. Поэтому средняя цена на доставку грузов по Калужской и Тульской областям не превышает 200 рублей.

Географию маршрута можно увидеть на нашем сайте. Если сказать проще - мы предлагаем услуги по перевозке грузов в те города и регионы, куда доставляют пассажиров автобусы, отправляющиеся из Москвы с автостанций «Теплый стан» и «Красногвардейская». Заказчику грузоперевозки необходимо только сориентироваться по времени отправления автобусов от станций, позвонив нам в компанию, или зайдя на сайт, где можно подробно изучить расписание движения всех автобусов.

**Группа компаний
«Русские Автобусные Линии»
www.aaa77.ru
+7(495) 786-23-28**

АВТОВОКЗАЛЫ И АВТОСТАНЦИИ

Маленький город- большой автовокзал!



Продолжаем серию статей об автовокзалах нашей страны. Сегодня наш журнал рассказывает о автовокзале города Бузулук объединившего автостанции Западной зоны Оренбуржья

Бузулукский автовокзал пригородных и междугородных сообщений с момента ввода в эксплуатацию здания Бузулукского вокзала в 1979 г. являлся самостоятельной транспортной инфраструктурой комплекса «Бузулукский вокзал» наряду с Бузулукским железнодорожным вокзалом.

Общая площадь комплекса составляет 2442,8 кв. м.

Залы ожидания, площадью более 1000 кв. м., комнаты отдыха, туалеты, камера хранения, пункты горячего питания, киоски - являются общими для пользования пассажирами как железнодорожного, так и автобусного вокзалов.

После ликвидации «Оренбургавтотранс» в 2003 г., в связи с тяжелым финансовым положением и несвоевременностью расчетов между «Объединением автовокзалов и автостанций» и «Пассажирским предприятием» (к которому относился Бузулукский автовокзал), в 2004 году было организовано ООО «Автовокзал-Сервис», объединившее Бузулукский



автовокзал и автостанции Западной зоны Оренбуржья:

- Бузулукский автовокзал пригородных и междугородных сообщений
- Бугурусланскую автостанцию
- Курманаевскую автостанцию
- Грачевскую автостанцию.

Соучредителями предприятия стали **Лавлинский Ю. В.**, имеющий более чем 30-летний опыт работы в автотранспортной сфере, и начальник автовокзала **Крухмалева О. М.**, проработавшая в своей должности более 25 лет, усилиями которых были сохранены не только все рабочие места, но и вся, существовавшая к моменту образования ООО «Автовокзал-Сервис» сеть маршрутов, а также открыты новые автобусные маршруты.

В настоящее время на объектах транспортной инфраструктуры ООО «Автовокзал-Сервис» работают 50 специалистов, обеспечивающих пассажирские автоперевозки с количеством пассажиров от 1000 до 1500 человек в сутки. Ежедневно объектами транспортной инфраструктуры ООО «Автовокзал-Сервис» обеспечивается около 200 автобусных отправок по международным, межсубъектным, межмуниципальным и пригородным маршрутам.

Автобусные маршруты обслуживают 63 перевозчика различных организационно-правовых форм.

Все объекты транспортной инфраструктуры ООО «Автовокзал-Сервис» имеют:

- технологические паспорта
- паспорта антитеррористической защищенности

На протяжении всего периода существования Бузулукский автовокзал осуществляет постоянное взаимодействие с местными органами власти, Министерством транспорта, органами контроля и надзора в сфере осуществления пассажирских автоперевозок пригородного и междугородного сообщения в целом в соответствии с нормами действующего законодательства, обеспечения транспортной безопасности

пассажирских автоперевозок и антитеррористической защищенности пассажиров.

Наиболее значимой проблемой Бузулукского автовокзала является его планируемое преобразование в один из мультимодальных комплексов в рамках проекта «РЖД-Трансфер». 15 декабря 2010 г. к администрации вокзала ст. Бузулук ЮУЖД обратились два представителя ОАО «РЖД-Трансфер» с просьбой проведения осмотра территории и служебных помещений Бузулукского автовокзала в связи с планируемым преобразованием Бузулукского вокзала в один из мультимодальных комплексов в рамках проекта «РЖД-Трансфер». Администрация ООО «Автовокзал-Сервис» в устной форме была информирована представителями ОАО «РЖД-Трансфер» о том, что в случае отказа от деятельности под руководством ОАО «РЖД-Трансфер», договор аренды, предметом которого является аренда занимаемой площади у администрации ОАО РЖД для использования под служебные помещения, будет расторгнут в связи с тем, что вышеуказанная площадь будет отведена под автовокзал, образованный в рамках планируемого проекта ОАО «РЖД-Трансфер».

Кроме этого, проблемой Бузулукского автовокзала являются факты незаключения договорных отношений, регулирующих пассажирские автобусные перевозки по межсубъектным и межмуниципальным маршрутам между ООО «Автовокзал-Сервис» и нижеперечисленными индивидуальными предпринимателями, ориентированными на предстоящее заключение договорных отношений с ОАО «РЖД-Трансфер» его представителями:

- *Индивидуальный предприниматель Гусак Людмила Федоровна - 6 отправок в день (г.Бузулук - г.Самара);*
- *Индивидуальный предприниматель Каверин Александр Иванович - 3 отправления в день(г.Бузулук - г.Самара);*
- *Индивидуальный предприниматель Наместникова Татьяна Викторовна - 9 отправок в день (г.Бузулук - г.Самара).*

В настоящее время (не смотря на то, что договоры агентирования не заключены) вышеперечисленные перевозчики продолжают предпринимательскую деятельность по осуществлению пассажирских автоперевозок с посадочной площади Бузулукского автовокзала, не имея при этом ни отметок в путевой документации, ни обеспечения проездными документами пассажиров, чем нарушают требования:

- ФЗ РФ от 09.02.2007 года 16-ФЗ «О транспортной безопасности» пп. 7, 10 ст. 1; п. 3 ст. 3,
- Положения 27 «Об обеспечении безопасности перевозок»,
- ФЗ 259-ФЗ от 08.11.2007 г. «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»,
- Решения, принятого антитеррористической комиссией города Бузулука «О дополнительных мерах

по предупреждению угроз возможных террористических актов» от 02 апреля 2010 года.

В заключение хочется отметить, что Бузулукский автовокзал пригородных и междугородных сообщений сертифицирован и имеет следующие награды:

- Сертификат и диплом лауреата национального конкурса «Лучшие транспортные компании Российской Федерации» АА 000288, выданный Департамен-

том статистики и экспертизы ООО «ЭкспертМедиаГрупп» в 2010 г.

- Диплом победителя II областного конкурса «Лучшее предприятие автотранспортного комплекса Оренбуржья», выданный в 2010 г.

**Заместитель директора
О. М. Крухмалёва
ООО «Автовокзал-Сервис»**

НОВОСТИ: МОСКВА

МЕЖДУГОРОДНЫЕ АВТОБУСЫ ВОЗЬМУТ ПОД КОНТРОЛЬ



Только одна треть общего числа пассажиров междугородних рейсов в Москву прибывает на «настоящие» вокзалы, подавляющее же число приезжих высаживается там, где припаркуется автобус, сообщает «Carclub.ru».

Новый мэр столицы всерьёз взялся за транспортную систему вверенного города. Следующей проблемой, на которую он обратил внимание после вопроса пробок столицы и реформирования транспортного отдела, стала неразбериха с междугородними автовокзалами. По словам мэра, только одна треть общего числа пассажиров междугородних рейсов прибывает на «настоящие» вокзалы, подавляющее же число приезжих высаживается там, где припаркуется автобус. Чаще всего пристанищем для

междугороднего автотранспорта становятся обочины дорог недалеко от метро или пустыри на окраине города.

Это упущение со стороны городских властей, так как междугородние перевозки ими фактически не регулируются. Отсюда и все вытекающие последствия: полное отсутствие техники безопасности и комфортабельных условий как для водителей, так и для пассажиров. Более того, парковка крупногабаритного автотранспорта, такого как автобусы, на дорогах затрудняет и без того интенсивное движение и создаёт дополнительные заторы в центре города.

По предварительным подсчётам, на сегодняшний день в Москве имеется около 45 нелегальных автобусных стоянок для междугородних перевозок. По статистическим данным, нелегальный бизнес междугородних пассажирских перевозок даёт большой процент ДТП. Потому что не проводится регулярный технический осмотр транспортных средств или пресловутый человеческий фактор становится всему виной, так как у водителей не требуют квалификации и не следят за трезвостью накануне рейсов. Но до сих пор нелегальных владельцев

частных автобусных стоянок никто не отслеживал, потому не велось никакой борьбы по узакониванию этого бизнеса и предотвращению количества аварий.

Причинами развития данного вида частного бизнеса эксперты считают несколько факторов. Во-первых, наряду с государственными рейсами теми же самыми маршрутами выезжают частные автобусы, которые приобретают популярность в связи с увеличивающимся числом пассажиров и нехваткой автотранспорта. Другая причина, стимулирующая спрос на нелегальные перевозки, – сниженная стоимость билета, что не может не привлечь потенциальных клиентов. Но зачастую пассажиры забывают о собственном благополучии и комфорте, идя на поводу у нелегальных извозчиков.

Обо всех этих проблемах много раз писалось и говорилось на совещаниях. Работники Федеральной службы по надзору в сфере транспорта после каждой плановой проверки автостанций, проводимой как в столице, так и в других крупных городах государства, опубликовывали отчёты, раскрывающие нарушения, но никто на них не обращал внимания, вследствие чего никакие меры по предотвращению данной ситуации не применялись.

Собянин поставил перед своими подчинёнными задачу в сжатые сроки решить эту проблему. Ее решением он видит строительство новых благоустроенных автостоянок, а также полное устранение нелегальных междугородних перевозок. Чиновникам предстоит выбрать наиболее подходящие места для проектирования и

последующего строительства автостанций в столице. Все они должны располагаться вблизи МКАД, недалеко от станций метро, представляя собой единую систему междугородних автовокзалов. Причём все рейсы этих автостанций должны быть уникальными, то есть иметь своё направление, а не дублировать друг друга. По имеющимся данным, сейчас в Москве лишь один государственный обустроенный автовокзал, расположенный возле станции метро «Щелковская», и две автостанции – недалеко от метро «Теплый Стан» и «Красногвардейская».

Москомархитектура по заданию мэра уже выделила девять мест, где удобнее всего расположить автостанции. Причём выбор пал на окраинные станции метро, а также на вылетные магистрали, прилегающие к МКАД. И, наоборот, идею о строительстве автовокзалов рядом с железнодорожными решительно отменили, так как электрички приходят переполненные народом и это создаст дополнительное столпотворение. Автовокзалы должны быть оборудованы по последнему слову техники и соответствовать всем международным стандартам качества и техники безопасности.

Вторым этапом на пути совершенствования транспортной системы междугородних перевозок должна стать борьба с нелегальными перевозчиками. Но эксперты считают, что сделать это будет непросто — из-за несовершенства законодательной базы в этой сфере. Необходимо разработать правовой акт, который бы регулировал отношения участников пассажирских перевозок. Также необходимо ужесточить санкции и административные взыскания к нарушителям. Кстати, у «нелегалов» тоже есть свои законы и порядки. Они



они обеспечены не только финансовой поддержкой и органами охраны, но и собственными юристами и адвокатами.

Нелегальный бизнес междугородних перевозок представляет собой хорошо организованную систему, бороться с которой придётся долго и серьёзно.

Во исполнение возложенных обязанностей правовые структуры в скором времени проведут масштабную проверку всех автовокзалов и железнодорожных станций на легальность их деятельности. Также будет проводиться проверка состояния вокзальной инфраструктуры и её функционирования: наличие билетных касс (в том числе и для льготников), комнат матери и ребёнка, медпунктов, справочных бюро, камер хранения багажа и залов ожидания. Помимо этого проверке подвергнутся

также все объекты, находящиеся на территории вокзалов и рядом с ними, вплоть до кафе, торговых точек и газетных киосков.

Более того, после окончания проверки и выявления грубых нарушений все автовокзалы, не соответствующие установленным стандартам качества и техники безопасности, будут закрыты либо переведены в статус автостанций. Новый приказ Министерства транспорта, регламентирующий новые требования к автовокзалам, вступит в силу с 01 июня текущего года. Этот приказ затронет все регионы страны, поэтому у владельцев автовокзалов и автостанций осталось не так уж и много времени, чтобы привести их в надлежащее состояние.

Отстроенные автовокзалы, как и существующие, по новым требованиям должны включать в себя не только всю инфраструктуру, создающую необходимые удобства для пассажиров, но и для водителей. В частности, должны быть созданы комнаты отдыха для водителей, так как часто ДТП происходят из-за того, что они задремали за рулём. Также должна быть создана электронная база, в которой будут прослеживаться все купленные и имеющиеся в наличии билеты, что поможет упорядочить количество рейсов и пассажиров. С внедрением системы ГЛОНАСС все диспетчерские автовокзалов и автостанций должны быть оборудованы этими навигационными приборами, которые позволят отследить нахождение автотранспорта в пути и предупредить о задержке рейса.

Легализовать междугородние пассажирские перевозки можно и нужно. Как видно из вышеизложенной информации, городские власти поставили перед собой нелёгкую задачу. Сроки довольно сжатые, поэтому времени для раздумий нет. И если на практике всё окажется так же красиво и грамотно, как и в приказе, то навести порядок с междугородними перевозками станет непростой, но вполне выполнимой задачей.

По материалам
www.rosbuslines.ru
09.02.2011г.

НЕВЪЕЗДНЫЕ АВТОБУСЫ

Для междугородных перевозчиков город построит вокзалы возле МКАД.

Мэр Москвы Сергей Собянин заявил о готовности разобраться со стихийными автовокзалами. Москомархитектуре дано поручение подобрать 15-20 площадок рядом с главными шоссе для автобусов из провинции.

Борьба с нелегальными автоперевозчиками началась в столице еще летом 2009 года - тогда ОАО «Российские железные дороги» начало вытеснять междугородные автобусы с привокзальных площадей. Но ничего путного из этого не вышло: теперь около железнодорожных вокзалов можно наблюдать людей с табличками или значками, на которых написаны названия городов.

Терминальная конкуренция

На Павелецком вокзале зазывалы стоят напротив железнодорожных касс и отправляют потенциальных пассажиров в конторы, где можно купить билеты (их две: одна - на Павелецкой площади, рядом с кафе «Пельмешка», другая - на Новокузнецкой улице). Желающих хватает - автобусы на Липецк, Воронеж, Тамбов уходят ежедневно и редко бывают пустыми. Цена проезда на автобусе сравнима с ценой билета в плацкарте. Зато автоизвозчики, в отличие от железнодорожников, борются за клиента: одна из компаний, например, обещает постоянным клиентам сделать бесплатной каждую одиннадцатую поездку. Правда, чтобы найти свой автобус, пассажирам приходится ехать от Павелецкого вокзала одну остановку до Новоспасского моста или пройти около километра пешком.

После 10 вечера редкие смельчаки - водители автобусов подъезжают на Павелецкую площадь к торговому центру «Громеда» и подбирают пассажиров там. Между рейсами автобусы отстаиваются в близлежащих переулках и на набережных.

Отлучение от вокзалов фирмам-перевозчикам не повредило - за последние год-два многие из них поменяли разбитые корейские автобусы на более приличные с виду двухэтажные.

- Мы знаем, что автобусы-нелегалы прячутся в переулках, и боремся с ними, - рассказал «Известиям» пресс-секретарь Дирекции железнодорожных вокзалов **Дмитрий Писаренко**. - Устраиваем рейды совместно с милицией и транспортной прокуратурой. Стараемся задавить их экономически и организационно. Сейчас на всех вокзалах есть кассы, где можно купить билеты на междугородные автобусы от официальных перевозчиков. От вокзалов ходят автобусы-шаттлы до московских автовокзалов.

Дирекция железнодорожных вокзалов разработала планы перестройки привокзальных площадей. Но мест для стоянок междугородных автобусов в них нет.

- И вряд ли они появятся, - говорит Дмитрий Писаренко. - Большие неповоротливые автобусы надо принимать на автовокзалах рядом с МКАД. В центре города они будут создавать излишнюю толчею.

- Из трех тысяч ежедневных рейсов только примерно 700-800 приходят на легальные автовокзалы или станции, - считает исполнительный директор Московского транспортного союза Юрий Свешников.

Отсутствие нормальных автовокзалов оборачивается ростом нелегальных перевозок.

Сервис против нелегалов

Адресную программу размещения автовокзалов, так и оставшуюся на бумаге, Москва приняла еще в 2008 году. Тогда причалы для иногородних автобусов предлагалось устраивать по большей части неподалеку от будущей трассы Четвертого транспортного кольца. Но перспективы его строительства туманны. Кроме того, возможность появления новых автовокзалов поблизости от ЧТК, но вдали от станций метро и наземного общественного транспорта вряд ли кого-то обрадует. **Сергей Собянин** дал поручение разработать новую программу. Места для автостанций предложено искать на подступах к кольцевой автодороге или даже в ближайшем «замкадье». Москомархитектуре поручено найти 15-20 таких площадок.

Но Москве предстоит не только построить автовокзалы и площадки отстоя иногородних автобусов, а также согласовать маршруты их движения по Мос-



кве. Попутно придется заняться и другими вопросами. Например, решить, как устроить на автовокзалах места для отдыха и медосмотра водителей. А также побеспокоиться о прибывающих в столицу пассажиров. Прежде всего обеспечить им достойный уровень услуг: удобную систему покупки билетов, комфортный зал ожидания, комнаты матери и ребенка, туалеты, пункты питания.

Обеспечив перевозчиков цивилизованной инфраструктурой, город не только избавится от нелегалов, но и сможет выдвигать свои требования, считает Юрий Свешников. Например, запретить въезд чадящим 25-летним «Икарсам». Правда, кроме междугородных автобусов в город прибывают еще и пригородные (такими считаются маршруты протяженностью до 50 км). Они создают столице те же самые проблемы. И что делать с ними - отдельный вопрос.

- Решение строить автовокзалы на периферии, на подходах к городу, абсолютно правильно, - говорит руководитель НИИ транспорта и дорожного хозяйства **Михаил Блинкин**. - Места для них можно найти у конечных станций метро. В продвинутых странах такие автовокзалы - обычная вещь. Они, как правило, включены в серьезные транспортные узлы, позволяющие пересесть на метро или городские электрички. Другой вариант - соединить их с пригородными станциями железных дорог. Но это подразумевает серьезное капитальное строительство, потому что обычные железнодорожные станции такой нагрузки не выдержат.

*По материалам
www.izvestia.ru
01.02.2011г.*

ГОСАВТОДОРНАДЗОР ВЫЯВИЛ НАРУШЕНИЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВОЗКИ ПассажиРОВ МЕЖДУГОРОДНИМИ АВТОБУСАМИ В МОСКВЕ



Центральным управлением госавтодорнадзора префекту Южного округа Москвы **Георгию Смолеевскому** выдано инспекторское предписание по пресечению незаконных перевозок пассажиров от станции метро «Домодедовская» в срок до 1 февраля 2011 года.

Как сообщает в четверг пресс-служба Ространснадзора, в течение двух последних месяцев на территории Тульской области произошли два ДТП с участием пассажирских автобусов, принадлежащих ООО «АвтоТранс» и ИП Киперчук Н.Е., выполнявших междугородние перевозки по маршрутам Новомосковск – Москва и Тула – Москва, в которых 9 человек погибли и 13 получили ранения.

По фактам ДТП Управлением госавтодорнадзора по Тульской области были проведены контрольные мероприятия, в ходе которых установлено, что регулярные перевозки пассажиров по этим маршрутам с пунктом прибытия к станции метро «Домодедовская» в Москве, выполняются без действующих паспортов маршрутов.

По выявленным нарушениям лицензионных требований, материалы дел в отношении ООО «АвтоТранс» и ИП Киперчук Н.Е. переданы в суд для приостановления деятельности перевозчиков.

Несанкционированные междугородние перевозки пассажиров от станции метро «Домодедовская» стали предметом совместной проверки Госавтодорнадзора, УВД по ЮАО Москвы и МОТотрЭР ГИБДД УВД по ЮАО Москвы.

При проведении контрольных мероприятий у станции метро «Домодедовская» на предмет выявления несанкционированных перевозчиков пассажиров в межрегиональном сообщении и законности работы кассового пункта по продаже билетов, выявлены нарушения законодательства.

В ходе проверки по фактам незаконной перевозки пассажиров сотрудниками Госавтодорнадзора составлено 14 рапортов в отношении пяти перевозчиков: ООО «Ранд – Транс», ООО «Вестлайн», ООО «ПИК», ИП Киперчук Н.Е., ИП Балтян Н.П.

Рапорты направлены в территориальные управления Госавтодорнадзора по месту юридической регистрации перевозчиков в Туле, Ставрополе, Ростове-на-Дону, Новомосковске и Воронеже для принятия мер инспекторского реагирования.

*По материалам
www.mosgortrans.net
03.02.2011г.*

В МИНТРАНСЕ РФ ОПРЕДЕЛЯЮТ МЕРУ ОТВЕТСТВЕННОСТИ....

В Министерстве транспорта РФ прошло очередное заседание Общественного совета, участники которого обсудили ход реализации ФЗ №16. Выступивший с докладом директор Департамента транспортной безопасности и специальных программ Минтранса России **Владимир Муратов** отметил, что в настоящее время в стране выстроена система обеспечения транспортной безопасности. Она охватывает все виды транспорта и включает в себя прогнозирование и выявление внешних и внутренних угроз транспортному комплексу; реализацию мероприятий по их предотвращению и нейтрализации; осуществление мер, направленных на недопущение либо минимизацию материального и морального ущерба от возможных преступлений и чрезвычайных происшествий. Большое значение в решении этих задач сыграло принятие Федерального закона «О транспортной безопасности». В нем было нормативно закреплено понятие «транспортная безопасность» как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. «Значение данного закона в том, что он на общегосударственном уровне признает существование правового института транспортной безопасности и подчеркивает необходимость ее обеспечения», – подчеркнул Владимир Муратов. По мнению докладчика, сегодня можно с полным основанием говорить о том, что транспортная безопасность выступает подвидом национальной безопасности. Учитывая этот факт, Минтранс издал приказы об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, предусматривающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств по видам транспорта. Требования определяют систему мер для защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения актов незаконного вмешательства. Они применяются на всей территории Российской Федерации, а также на территории иностранных государств в части, не противоречащей законодательству государства пребывания. Количество категорий, процедура категорирования объектов транспортного комплекса, критерии разграничения категорий установлены приказом Минтранса России от 22 февраля 2011 г. № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности». Предполагаемые уровни безопасности закреплены в постановлении Правительства РФ от 10 декабря 2008 года № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и порядке их объявления (установления)». Согласно данному документу уровни безопасности могут устанавливаться как в отношении одного конкретного объекта, так и в отношении группы объектов. Отнесение объектов к тому или иному уровню безопасности зависит от наличия угрозы его безопасности и ее реальности. Всего законодателем прописаны три возможных уровня безопасности транспортного комплекса. Первый уровень предусматривает наличие потенциальных угроз. Второй – наличие непосредственных угроз. И, наконец, третий уровень устанавливается при наличии прямых угроз объекту. При этом первый уровень безопасности является постоянно действующим, если не объявлен иной уровень, и характерен для повседневной деятельности объекта. Второй и третий уровни безопасности могут устанавливаться в случае угрозы акта незаконного вмешательства, как носящего террористический характер, так и не носящего такового. На основании результатов оценки уязвимости, в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности и с учетом категории объекта, субъектом транспортной инфраструктуры разрабатывается план обеспечения транспортной безопасности, который и определяет систему мер для защиты объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства от потенциальных, непосредственных и прямых угроз совершения акта незаконного вмешательства.


Игорь Левитин

Порядок разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств утвержден приказом Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34. Особое внимание в своем выступлении Владимир Муратов обратил на кадровый вопрос. Он проинформировал участников заседания, что в учебных заведениях транспортного комплекса созданы кафедры по подготовке специалистов в области транспортной безопасности и повышению их квалификации, а при МИИТ организован Институт комплексной безопасности. Анализируя положения Закона «О транспортной безопасности», докладчик подробно остановился на положениях, предусматривающих введение уголовной ответственности за нарушение требова-

ний транспортной безопасности при работе железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, если оно повлекло по неосторожности причинение крупного ущерба, а также смерть людей. При этом, отметил Владимир Муратов, устанавливается размер ущерба, который признается крупным, если в сумме составил более одного миллиона рублей. Одновременно под действие статьи Уголовного кодекса подпадает отказ от исполнения трудовых обязанностей, если он запрещен законом. Предусмотрена уголовная ответственность за неисполнение гражданами, должностными и юридическими лицами требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и на транспортных средствах. Административная ответственность может последовать в результате действий, угрожающих



Виталий Ефимов

безопасности движения на метрополитене, за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, за непредоставление информации об актах незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса. В заключение выступления Владимир Муратов особо подчеркнул, что закон не нарушает гарантированные права и свободы человека и гражданина в соответствии с Конституцией Российской Федерации, общепризнанными принципами и нормами международного права. После доклада участники заседания перешли к обсуждению вопросов практического выполнения положений Федерального закона «О транспортной безопасности». При этом министр транспорта РФ **Игорь Левитин** рассказал о зарубежном опыте решения подобных задач. По его словам, после взрыва башен в Нью-Йорке в 2001 году американцы создали новую структуру – Федеральную службу транспортной безопасности со своей агентурой, следственными и другими необходимыми подразделениями. Затем под нее была разработана соответствующая законодательная база. Таким образом, вся конструкция оформилась и ныне успешно функционирует. Эта специальная служба не подчиняется ни ЦРУ, ни ФБР, ни министерству транспорта, а замыкается непосредственно на министерство национальной безопасности США. В России же после теракта в столичном метро в 2004 году начали с того, что стали разрабатывать закон «О транспортной безопасности». Но приняли его лишь в 2007 году. «Дело в том, что у нас на государственном уровне предложение о создании специальной службы, подобной американской, не получило поддержки. Попытались состыковать уже существующие министерства и ведомства, отвечающие за сферу безопасности на транспорте. Это оказалось очень сложно. В результате ответственным в соответствии с законом стало Министерство транспорта РФ», – пояснил Игорь Левитин. Что же получилось в итоге? Сегодня все суда, воздушные и морские, которые направляются в США, все подготовленные к отправке контейнеры представители американской спецслужбы начинают отслеживать еще на территории страны отправителя. В результате в США больше не было допущено ни одного террористического акта. Мы же в последние годы в основном занимаемся законотворчеством. Изначально принятый Федеральный закон «О транспортной безопасности» на сегодняшний день уже изменили процентов на тридцать, потому что, как выразился Игорь Левитин, «не пошла его реализация». По мнению министра транспорта РФ, очень сложно оказалось реализовать его в том виде, в каком он был написан. Сегодня на первый план вышла задача оборудования транспортных объектов техническими средствами досмотра пассажиров. Это можно сделать, хотя, по мнению Игоря Левитина, не все так просто. Дело в том, что на их обслуживание, а также на подготовку и обучение соответствующих специалистов потребуются значительные средства. Расходы возлагаются на владельца транспортной инфраструктуры или транспортного средства. А значит, понесенные им затраты неизбежно найдут свое отражение в тарифах на транспортные услуги и в результате дополнительным бременем лягут на плечи пассажиров. Но даже не это самое главное. «Хотелось бы донести до законодателей нашу позицию, – высказал свое пожелание Игорь Левитин. – Она заключается в том, что мы хотим не просто отчитаться о проведенных мероприятиях... Мы хотим, чтобы трагедии больше не произошло. А эта задача решается отнюдь не только на объектах транспортной инфраструктуры». «Когда террорист зашел на вокзал или в аэропорт, обезвреживать его уже поздно. Уже ничего нельзя сделать, – поддержал позицию министра президент Союза транспортников России **Виталий Ефимов**. – Но даже если мы его на вокзал не пропустим, что, в этом случае смертник откажется от взрыва? Нет, он развернется и пойдет в соседний магазин. Если его снарядили, он где-то обязательно взорвется. Перед транспортниками стоит задача оборудовать объекты техническими средствами защиты, но это не спасет других людей, которые находятся рядом с вокзалом или стоят на автобусной остановке». «В связи с этим возникает вопрос, а что делать со стадионами, больницами, магазинами, школами, которые вслед за объектами транспортной инфраструктуры окажутся под угрозой? Кто там пропи-

шет оценку безопасности, категорирование объектов? И кто будет нести финансовую нагрузку по установлению технических средств? Если все вопросы безопасности по аналогии с транспортной отраслью возложить на самих владельцев объектов, то получится, что вопросами антитеррористической защищенности у нас в стране в основном будут заниматься гражданские специалисты. Надеюсь, что этого все-таки не произойдет», – подвел итог диалогу Игорь Левитин. «В ходе заседания было высказано немало правильных мнений и предложений. Действительно, у нас есть различные министерства и ведомства, но когда начинаешь разбираться, кто должен отвечать за каждое конкретное происшествие, найти невозможно. В результате кто-то кивает на Министерство транспорта, кто-то на МВД. Постоянные споры не лучшим образом влияют на общий уровень безопасности на транспорте и в стране в целом. Думаю, есть необходимость в Общественной палате провести соответствующее мероприятие, чтобы обсудить проблему и четко определить ответственных, а также меру их ответственности», – высказал свое мнение председатель Общественного совета Минтранса России **Анатолий Кучерена**.

*По материалам
www.transportrussia.ru
02.04.2011г.*

ПРОКУРАТУРА ПРОСИТ УТВЕРДИТЬ ТРЕБОВАНИЯ К АВТОВОКЗАЛАМ И ПЕРЕВОЗЧИКАМ



Генеральная прокуратура Российской Федерации с участием прокуроров субъектов РФ провела проверку, в ходе которой выявлены нарушения законодательства о транспортной безопасности в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, влияющие на защищенность объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства террористической направленности. Об этом сообщила пресс-служба Генпрокуратуры РФ.

Проверки показали, что Минтранс России не в полной мере осуществляет возложенные на него функции по нормативно-правовому регулированию в области обеспечения транспортной безопасности.

Так, реализация Федеральным дорожным агентством функции по категорированию объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств

невозможна из-за того, что Минтранс до сих пор не принял нормативный правовой акт, определяющий количество категорий и количественные показатели критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Несмотря на аккредитацию Росавтодором юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, специализированные организации не могут приступить к проведению оценки уязвимости до проведения категорирования и утверждения Минтрансом России требований по обеспечению транспортной безопасности объектов и транспортных средств и методик оценки уязвимости.

В результате отсутствия нормативно-правового регулирования ни один объект транспортной инфраструктуры в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства и транспортные средства не прошли категорирования, соответственно, не осуществлена оценка уязвимости данных объектов транспортной инфраструктуры.

Проверки прокуратуры показали, что в настоящее время автовокзалы, автостанции и хозяйствующие субъекты, осуществляющие пассажирские перевозки автомобильным и общественным транспортом, а также метрополитеном, не соответствуют требованиям безопасного функционирования транспортного комплекса.

Генеральная прокуратура РФ направила Министру транспорта информацию, в которой предложила разработать и утвердить требования к обеспечению транспортной безопасности на автовокзалах, предусмотрев необходимость оборудования территории автовокзала ограждениями, системами видеонаблюдения и контрольно-пропускными пунктами, а также требования к хозяйствующим субъектам всех форм собственности, осуществляющим пассажирские перевозки автомобильным и общественным транспортом и метрополитеном, по обеспечению охраны и пропускного режима на территорию предприятия.

*По материалам
www.businesspress.ru
11.03.2011г.*

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Волгоградской области

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, Ф.И.О. руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон
Автовокзалы				
1	Центральный автовокзал	400087, г. Волгоград, ул. М. Балонина, 11	Начальник Бабков Александр Владимирович ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8442) 59-00-19
2	Автовокзал «Южный»	400111, г. Волгоград, ул. Кооперативная, 29	Начальник Стрильчик Валентина Михайловна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8442) 67-51-17
3	Михайловский автовокзал	403340, Волгоградская область, г. Михайловка, ул. Серафимовича, 15	Начальник Дон Анна Михайловна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8446) 32-59-48
4	Михайловский автовокзал	403340, Волгоградская область, г. Михайловка, ул. Серафимовича, 15	Начальник Дон Анна Михайловна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8446) 32-59-48
Автостанции				
5	Быковская автостанция	404060, Волгоградская область, р.п. Быково, ул. Московская, 21	Начальник Растегина Наталья Алексеевна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8449) 53-23-00
6	Даниловская автостанция	403370, Волгоградская область, р.п. Даниловка, ул. Центральная, 95	Начальник Васильева Анастасия Михайловна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8446) 15-38-25
7	Иловлинская автостанция	403070, Волгоградская область, р.п. Иловля, ул. Буденного, 2	Начальник Струженкина Нина Стефановна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8446) 75-15-82
8	Камышинская автостанция	403870, Волгоградская область, г. Камышин, ул. Волгоградская, 28	Начальник Никулин Виктор Владимирович ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8445) 74-24-12
9	Киквидзенская автостанция	403220, Волгоградская область, ст. Преображнская, ул. Ленина, 101	Начальник Головки Татьяна Павловна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8446) 64-17-40
10	Клетская автостанция	403560, Волгоградская область, ст. Клетская, ул. Чистякова, 25	Начальник Васильева Надежда Павловна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8446) 26-13-31
11	Кумылженская автостанция	403400, Волгоградская область, ст. Кумылженская, пер. Островского, 31	Начальник Рогина Ирина Владимировна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8447) 84-12-07
12	Ленинская автостанция	404620, Волгоградская область, г. Ленинск, ул. Битюцкого, 2А	Начальник Кубышина Любовь Николаевна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8444) 35-24-05
13	Нехаевская автостанция	403170, Волгоградская область, ст. Нехаевская, ул. Победы, 1	Начальник Протопопова Валентина Аврамовна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8445) 62-02-75
14	Ольховская автостанция	403650, Волгоградская область, с. Ольховка, ул. Базарная, 20	Начальник Петренко Анна Алексеевна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8444) 24-12-45
15	Урюпинская автостанция	403110, Волгоградская обл., г. Урюпинск, ул. Пр-т Ленина, 78	Начальник Зубрев Александр Алексеевич ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8447) 46-22-42
16	Чернышковская автостанция	404460, Волгоградская область, ст. Чернышковская, ул. Красноармейская, 78	Начальник Бугаева Валентина Ивановна ГУП ВОП «Вокзал-Авто»	(8445) 83-24-90
17	Дубовская автостанция	404002, Волгоградская область, г. Дубовка, ул. Магистральная, 2	Ст. кассир Зайцева Татьяна Ивановна ГУП ВО АТП «Дубовское»	(8445) 45-52-24

18	Еланская автостанция	403732, Волгоградская область, р.п. Елань, ул. Красная, 13	Ст. кассир Загребайлова Анна Ивановна ГУП ВО АК - № 1727 «Еланская»	(8445) 52-19-52
19	Котовская автостанция	403805, Волгоградская область, г. Котово, ул. Нефтянников, 13	Ст. кассир Волколупова Людмила Александровна ГУП ВО АТП «Котовское»	(8444) 46-10-93
20	Котельниковская автостанция	404354, Волгоградская область, г. Котельниково, ул. Железнодорожная, 1Б	Ст. кассир Демерева Наталья Николаевна ГУП ВО АТП «Котельниковское»	(8447) 56-20-88
21	Новониколаевская автостанция	403901, Волгоградская область, р.п. Новониколаевский, ул. Станционная, 23	Ст. кассир Юрина Наталья Александровна ГУП ВО АТП «Новониколаевское»	(8449) 26-14-71
22	Октябрьская автостанция	404321, Волгоградская область, р.п. Октябрьский, Ул. Круглякова, 166	Ст. кассир Шевцова Любовь Николаевна ГУП ВО АТП «Октябрьское»	(8445) 37-13-87
23	Палласовская автостанция	404230, Волгоградская область, г. Палласовка, ул. Юбилейная, 81	Ст. кассир Чиндякина Светлана Евгеньевна ГУП ВО АТП «Палласовское»	(8447) 32-19-65
24	Руднянская автостанция	403601, Волгоградская область, р.п. Рудня, ул. Пионерская, 121	Ст. кассир Филатова Валентина Ивановна ГУП ВО АТП «Руднянское»	(8445) 37-13-87
25	Суровикинская автостанция	404413, Волгоградская область, г. Суровикино, ул. Шоссейная, 4	Ст. кассир Кириянова Лидия Сергеевна ГУП ВО «АК – 1729»	(8447) 32-19-65
26	Серафимовичская автостанция	403441, Волгоградская область, г. Серафимович, ул. Аверьянова, 1	Ст. кассир Антонова Наталья Владимировна ГУП ВО АТП «Серафимовичское»	(8446) 44-36-63
27	Фроловская автостанция	403531, Волгоградская область, г. Фролово, пер. Зеленевский, 50	Ст. кассир Жмурина Анна Михайловна ГУП ВО АТП «Фроловское»	(8446) 52-48-28

При составлении реестра использована информация, предоставленная Управлением транспорта и коммуникаций Волгоградской области.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru.

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Вологодской области

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, Ф.И.О. руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Вологда	г. Вологда, пл. Бабушкина, 10	Генеральный директор Рылеев Олег Ревокатович Начальник Янин Михаил Васильевич ГП ВО «Дирекция по строительству, содержанию автомобильных дорог и автобусных перевозок»	т 8(8172) 729-273 ф. 8(8172)726-144, 75-92-13
2	Автовокзал г. Череповец	Вологодская обл., г. Череповец, ул Горького, 44	Генеральный директор Смирнов Виктор Иванович МУП «Автоколонна № 1456»	т. 8(8202) 28-95-68 ф. 23-14-47
3	Автовокзал г. Великий Устюг	Вологодская обл., г. Великий Устюг, ул Транспортная, 4	Директор Пасько Виталий Павлович ЗАО «Великоустюгское ПАТП»	т/ф 8(81738) 21-984
Автостанции				
4	Автостанция г. Сокол	Вологодская обл., г. Сокол, ул. 40 лет Октября, 14	Генеральный директор Рылеев Олег Ревокатович Начальник Завьялова Валентина Валентиновна ГП ВО «Дирекция по строительству, содержанию автомобильных дорог и автобусных перевозок»	т 8(8172) 729-273 ф. 8(8172)726-144 т. 8(80733)21-168

5	Автостанция г. Кадников	Вологодская обл., г. Кадников, ул.Пушкинская, 20	Генеральный директор Рылеев Олег Ревокатович Начальник Завьялова Валентина Валентиновна ГП ВО «Дирекция по строительству, содержанию автомобильных дорог и автобусных перевозок»	т 8(8172) 729-273 ф. 8(8172)726-144 т.8(80733)21-168
6	Автостанция с. Нюксеница	Вологодская обл., с. Нюксеница	Генеральный директор Рылеев Олег Ревокатович ГП ВО «Дирекция по строительству, содержанию автомобильных дорог и автобусных перевозок»	т 8(8172) 729-273 ф. 8(8172) 726-144
7	Автостанция с. Бабушкино	Вологодская обл., с.им. Бабушкина, ул. Бабушкина, 53	Директор Папылев Сергей Павлович МП «Бабушкинское ПАТП»	т/ф. 8(81745)21-544
8	Автостанция г. Белозерск	Вологодская обл., г. Белозерск, ул. Комсомольская, 16	Директор Карулин Леонид Алексеевич МУП «Белозерское АТП»	т/ф 8(81756) 22-454
9	Автостанция г. Бабаево	Вологодская обл., г. Бабаево, Привокзальная пл., 1	Директор Смелков Александр Николаевич ООО «Экспресс»	т/ф 8(81743)22-313
10	Автостанция п. Борисово	Вологодская обл., п. Борисово-Судское	Директор Смелков Александр Николаевич ООО «Экспресс»	т/ф 8(81743)22-313
11	Автостанция г. Вытегра	Вологодская обл., г. Вытегра, Ленинградский тракт, 30	Директор Горбунов Александр Николаевич ГП ВО «Вытегорская АК 1357»	т. 8(81746) 22-983 ф. 8(81746) 22-684
12	Автостанция г. Грязовец	Вологодская обл., г. Грязовец,	Директор Сапронов Валерий Николаевич МП «Грязовецкое АТП»	т/ф 8(81755)21-109
13	Автостанция г. Кадуй	Вологодская обл., п. Кадуй, ул.Вокзальная, 1	Директор Шеинцев Сергей Александрович Кадуйское МУП «Пассажирские автоперевозки»	т/ф 8(81742)21-146
14	Автостанция г. Кириллов	Вологодская обл., г. Кириллов, ул Гагарина, 94	Директор Котов Андрей Евгеньевич МУП «Кирилловское ПАТП»	т/ф 8(81757)31-602
15	Автостанция с. Кич-Городок	Вологодская обл., с. Кичменгский-Городок, ул Советская,35-А	Директор Некипелов Виталий Николаевич ООО «Кичгородокавтотранс»	т/ф 8(81740)21-674
16	Автостанция с. Липин Бор	Вологодская обл., с. Липин Бор, ул. Первомайская, 1	Директор Митин Сергей Петрович Липиноборское МУ АТП	т/ф 8(81758)21-755
17	Автостанция г. Никольск	Вологодская обл., г. Никольск, ул. Конева, 145	Директор Лешуков Юрий Михайлович ООО «Никольское АТП»	т/ф 8(81754)21-110
18	Автостанция с. Сямжа	Вологодская обл., с. Сямжа, ул Дорожная, 1	Директор Зернов Василий Александрович МУП «Сямженское АТП»	т. 8(81752)21-482 ф. 8(81752) 21-148
19	Автостанция с. Тарнога	Вологодская обл., с. Тарногский Городок, ул.	Директор Капустин Анатолий Константинович МУП «Тарногское АТП»	т. 8(81748)21-701 ф. 8(81748) 21-181
20	Автостанция г. Тотьма	Вологодская обл., г. Тотьма	Директор Ившуков Олег Рафаилович МУП «Тотемское АТП»	т. 8(81739)21-134 ф. 8(81739) 21-314
21	Автостанция г. Устюжна	Вологодская обл., г. Устюжна	Директор Антипов Игорь Валериевич Устюженское МУ «ПАТП»	т/ф. 8(81737) 21-606
22	Автостанция «Устье»	Вологодская обл., п. Устье, ул. Яковлева, 16	Директор Сковородкин Олег Павлович МУП «Усть-Кубинское АТП»	т/ф. 8(81753) 21
23	Автостанция г. Харовск	Вологодская обл., г. Харовск	Директор Лычешкова Татьяна Александровна ОАО «Харовское АТП»	т 8(81732)21-139 ф. 8(81732) 21-239
24	Автостанция п. Чагода	Вологодская обл., п. Чагода	Директор Марков Александр Алексеевич МУП «Чагодошенское АТП»	т/ф. 8(81741)21-399

25	Автостанция п. Шексна	Вологодская обл., п. Шексна, ул. Октябрьская, 128	Директор Ванюшкин Александр Сергеевич МУП «Шекснинское АТП»	т/ф. 8(81751) 22-332
26	Автостанции с. Шуйское, с. Верховажье	Вологодская обл., с.Шуйское с. Верховажье	Генеральный директор Закрепин Николай Алексеевич ОАО «ПАТП-2»	т/ф. 8(8172)500-999

При составлении реестра использована информация, предоставленная Департаментом дорожного хозяйства и транспорта Вологодской области.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Воронежской области

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Центральный автовокзал г. Воронеж	394026, г. Воронеж, Московский просп., 17	Начальник Черкашин Николай Ильич ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(4732) 46-69-09, 46-46-73
2	Левобережный автовокзал г. Воронеж	394002, г. Воронеж, ул. Димитрова, 59	Начальник Гребенщикова Нина Викторовна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(4732) 26-45-00, 26-45-51
3	Борисоглебский автовокзал	397140, Воронежская область, г. Борисоглебск, ул. Первомайская, 79	Начальник Гулиева Любовь Михайловна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(4735) 46-00-83, 46-12-47
4	Автовокзал г. Лиски	397901, Воронежская область, г. Лиски, ул. Коммунистическая, 18	Генеральный директор Сомов Юрий Анатольевич ОАО «Лискинское ПАТП»	(4739) 14-53-27
5	Автовокзал г. Россошь	396659, Воронежская область, г. Россошь, Октябрьская пл., 22 Б	Генеральный директор Ильченко Александр Федорович ООО «Автовокзал города Россошь»	(4739) 62-13-67, 62-14-33
Автостанции				
6	Автостанция Юго-Западная г. Воронеж	394065, г. Воронеж, пр. Патриотов, 11	Начальник Медведев Александр Владимирович ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(4732) 39-81-58, 63-59-88
7	Аннинский автостанция	396250, Воронежская область, пгт. Анна, Красноармейская ул., 12	Начальник Иванов Николай Андреевич ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47346) 2-10-30
8	Бутурлиновская автостанция	397520, Воронежская область, г. Бутурлиновка, ул. Блинова, 42	Начальник Кумицкая Елена Ивановна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47361) 2-16-32, 2-15-01
9	Эртильская автостанция	397030, Воронежская область, г. Эртиль, ул. Садовая, 14	Генеральный директор Романов Анатолий Дмитриевич ОАО «Эртильское АТП»	(47345) 2-11-57, 2-30-70
10	Автостанция г. Богучар	396790, Воронежская область, г. Богучар, ул. Дзержинского, 201	Генеральный директор Петренко Николай Викторович ОАО «Богучарское АТП»	(47366) 2-22-46
11	Автостанция г. Бобров	397700, Воронежская область, г. Бобров, ул. 22 Января, 92	Начальник Мамонтов Александр Александрович ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47350) 4-10-90
12	Калачевская автостанция	397600, Воронежская обл., г. Калач, ул. Степная	Начальник Лукианченко Иван Борисович ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47363) 6-58-45

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Должность, ФИО руководителя Эксплуатирующая организация	Телефон, факс
13	Нижедевицкая автостанция	396870, Воронежская область, ст. Нижедевицк, ул. Почтовая	Генеральный директор Перевозчиков Михаил Васильевич ОАО «Нижедевицкое АТП»	(47370) 5-14-56
14	Автостанция г. Новохоперск	397400, Воронежская область, г. Новохоперск, ул. Советская, 114а	Старший кассир Буйвалова Нина Михайловна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47353) 3-38-77
15	Автостанция г. Павловск	396430, Воронежская область, г. Павловск, ул. 40 лет Октября, 4	Начальник Томский Виктор Алексеевич ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47362) 2-22-51, 2-20-51
16	Автостанция г. Поворино	397350, Воронежская область, г. Поворино, Привокзальная пл., 69	Директор Думич Дмитрий Ипполитович МУ «Поворинское АТП»	(47376) 4-22-61
17	Подгоренская автостанция	396560, Воронежская область, рп. Подгоренский, Вокзальная ул.	Директор Сурмай Виталий Викторович ГУП ВО «Подгоренское ПАТП»	(47394) 5-43-93
18	Рамонская автостанция	396020, Воронежская область, рп. Рамонь, ул. Ю. Фучика, 2А	Начальник Колчин Александр Иванович ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47340) 2-19-53
19	Таловская автостанция	397490, Воронежская область, рп. Таловая, ул. Советская, 165А	Начальник Кудряшов Юрий Александрович ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47352) 2-16-31
20	Панинская автостанция	396140, Воронежская область, п. Панино, ул. Железнодорожная	Начальник Трунова Тамара Николаевна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47344) 4-75-00
21	Верхнемамонская автостанция	396460, Воронежская область, с. Верхний мамон	Начальник Вострикова Валентина Николаевна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47355) 5-60-58
22	Автостанция рп. Хохольский	396840, Воронежская область, рп. Хохольский, ул. Комарова, 2	Генеральный директор Колесников Василий Николаевич ОАО «Хохольское АТП»	(47371) 4-13-44
Кассовые пункты				
23	Воробьевский кассовый пункт	397570, Воронежская область, с. Воробьевка, ул. Гоголя, 4	Начальник Лукьянченко Иван Борисович ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47356) 3-11-45
24	Грибановский кассовый пункт	397200, Воронежская область, пгт. Грибановский, ул. Лесная, 1	Генеральный директор Сачков Николай Юрьевич МУП «Грибановское АТП»	(47348) 3-64-73
25	Лосевский кассовый пункт	397431, Воронежская область, Павловский р-н, с. Лосево, ул. Буденного, 11	Генеральный директор Ольховатский Николай Николаевич ООО «Павловскавтотранс»	(47362) 3-12-50
26	Петропавловский кассовый пункт	397630, Воронежская область, с. Петропавловка, ул. Победы, 69	Старший кассир Грякалова Зинаида Ивановна ОАО АТ «Воронежавтотранс»	(47365) 2-10-43
27	Семилукский кассовый пункт	397961, Воронежская область, г. Семилуки, Привокзальная пл.	Генеральный директор Голиков Сергей Вячеславович ОАО «Семилукское АТП»	(47372) 2-25-31
28	Воронцовский кассовый пункт	396000, Воронежская область, Павловский р-н, с. Воронцовка	Генеральный директор Ольховатский Николай Николаевич ООО «Павловскавтотранс»	(47362) 5-12-46
29	Автостанция п. Терновка	397110, Воронежская область, рп. Терновка, Первомайская ул., 81 Д	Директор Михайлов Юрий Сергеевич Терновское МУП «Транссервис»	(47347) 5-12-

При составлении реестра использована информация, предоставленная Департаментом промышленности, транспорта, связи и инноваций Воронежской области.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru

Реестр автовокзалов и пассажирских автостанций Ивановской области

№ п/п	Наименование объекта	Адрес	Эксплуатирующая организация Должность, ФИО руководителя	Телефон, факс
Автовокзалы				
1	Автовокзал г. Иваново	153032, г. Иваново, ул. Лежневская, 152	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Генеральный директор Паевская Наталья Владимировна ООО «Регион-Сервис» Директор Романов Александр Алексеевич	т. (4932) 93-93-83 т. (4932) 24-04-81 т. (4932) 93-93-77 т. (4932) 50-50-00 т. (4932) 24-04-84 т. (4932) 23-41-54
Пассажирские автостанции				
2	Автостанция п. Верхний Ландех	155210, Ивановская обл., п. Верхний Ландех, ул. Пионерская, д. 6	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Ст. диспетчер Куркина Нина Николаевна	т. (49334) 2-11-74
3	Автостанция г. Вичуга	155330, Ивановская обл., г. Вичуга, ул. Вокзальная, 1	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Кольцова Елена Константиновна	т. (49354) 2-21
4	Автостанция п. Гаврилов Посад	155000, Ивановская обл., п. Гаврилов Посад, ул. Октябрьская обл., д. 3	ООО «Водитель» Директор Абалин Николай Александрович	т. (49355) 2-10-79
5	Автостанция г. Заволжск	155412, Ивановская обл., г. Заволжск, ул. Мира, д. 7	ОАО «Заволжское АТП» И.о. директора Мунин Владимир Викторович	т. (49333) 2-11-53
6	Автостанция п. Ильинское-Хованское	155060, Ивановская обл., п. Ильинское-Хованское, ул. Советская, д. 83	МУП «Ильинское АТП» Директор Романов Николай Геннадьевич	т. (49353) 2-10-47
7	Автостанция п. Каменка	155315, Ивановская обл., Вичугский р-н, п. Каменка, ул. Кооперативная, 1	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Кольцова Елена Константиновна	т. (49354) 2-21-
8	Автостанция г. Кинешма	155800, Ивановская обл., г. Кинешма, ул. Островского, д. 33-А	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Директор Панкратов Игорь Валерьевич	т. (49331) 2-80-90
9	Автостанция с. Колобово	155933, Ивановская обл., Шуйский р-н, с. Колобово	ООО «Автоперевозки» Виноградов Александр Дмитриевич	т. (49352) 2-84-55
10	Автостанция г. Комсомольск	155150, Ивановская обл., г. Комсомольск	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Ст. диспетчер Чиркина Татьяна Игоревна	т. (49352) 2-84-55
11	Автостанция п. Лежнево	155120, Ивановская обл., п. Лежнево	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Ст. диспетчер Калинина Анна Григорьевна	т. (49357) 2-11-41
12	Автостанция п. Новописцово	155313, Ивановская обл., Вичугский р-н, п. Новописцово, Почтовый пер., 4	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Кольцова Елена Константиновна	т. (49354) 2-21-03

13	Автостанция с. Новые Горки	155101, Ивановская обл., Лежневский р-н, с. Новые Горки, ул. Фабричная, 4-А	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Ст. диспетчер Калинина Анна Григорьевна	т. (49357) 2-11-41
14	Автостанция п. Палех	155620, Ивановская обл., п. Палех, ул. Шуйская, д. 2	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Ст. диспетчер Куркина Нина Николаевна	т. (49334) 2-11-74
15	Автостанция, п. Пестяки	155650, Ивановская обл., п. Пестяки	МУП «Пестяковское АТП» Директор Исаев Александр Николаевич	т. (94346) 2-11-61
16	Автостанция п. Писцово	155130, Ивановская обл., Комсомольский р-н, п. Писцово, Советская пл., 10	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Ст. диспетчер Чиркина Татьяна Игоревна	т. (49352) 2-84-55
17	Автостанция г. Плес	155555, Ивановская обл., г. Плес, ул. Горная Слобода	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Диспетчер Классин Василий Иванович	т. (49339) 4-33-50
18	Автостанция г. Пучеж	155360, Ивановская обл., г. Пучеж	ООО «Автомобилист» Директор Рыжов Николай Сергеевич	т. (49345) 2-15-99
19	Автостанция с. Решма	155840, Ивановская обл., Кинешемский р-н, с. Решма., ул. Ленина, д. 52-Б	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Директор Панкратов Игорь Валерьевич	т. (49331) 2-80-90
20	Автостанция г. Родники	155250, Ивановская обл., г. Родники, Привокзальная, 1	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Диспетчер Удальцова Марина Викторовна	т. (49336) 2-19-85
21	Автостанция п. Савино	155710, Ивановская обл., Лежневский р-н, п. Савино	МУП «Савинское АТП» Директор Клубков Владимир Анатольевич	т. (49356) 9-14-65
22	Автостанция п. Старая Вичуга	155310, Ивановская обл., Вичугский р-н, п. Старая Вичуга, ул. Челюскина, 3	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Кольцова Елена Константиновна	т. (49354) 2-21-03
23	Автостанция г. Тейково	155040, Ивановская обл., г. Тейково	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций»	-
24	Автостанция г. Фурманов	155520, Ивановская обл., г. Фурманов, ул. Вокзальная	ОАО «Ивановское производственное объединение автовокзалов и пассажирских автостанций» Диспетчер Классин Василий Иванович	т. (49339) 4-33-50
25	Автостанция г. Шуя	155900, Ивановская обл., г. Шуя	ОАО «Люксавтотранс» Директор Джишкариани Гела Джарназович	т. (49351) 2-33-06
26	Автостанция г. Южа	155630, Ивановская обл., г. Южа	ООО «Автомобилист» Директор Мусатов Евгений Львович	т. (49347) 2-33-71
27	Автостанция г. Юрьеvec	155453, Ивановская обл., г. Юрьеvec	ООО «Автотранспортные перевозки»	т. (49337) 2-11-31

При составлении реестра использована информация, предоставленная Департаментом транспорта и телекоммуникаций Ивановской области.

В случае обнаружения несоответствий в указанных сведениях просим сообщить на e-mail: info@rosbuslines.ru

Продолжение книги Ю.А. Гольденберга «Автовокзалы и пассажирские автостанции»

Кассовая зона (зал). При расчете площади кассовой зоны в едином пассажирском зале или отдельного кассового зала следует исходить из того, что в них не предусматриваются места для сидения и расчет ведется из условия, что в этом помещении все люди перемещаются или стоят в очереди, к кассам. Исходя из того, что в кассовой зоне могут быть люди без клади, с одним чемоданом и с двумя чемоданами принимается средний габаритный

размер между человеком с одним чемоданом и человеком с двумя чемоданами (см. рис. 62, д).

Элемент кассовой зоны без территории билетных касс, построенный из указанных выше условий, показан на рис. 63. Проходы обеспечиваются излишком площади, образующейся при вписывании габаритных окружностей в условный прямоугольник зала, и разницей между диаметром, окружностью и габаритами человека.

По современной практике проектирования билетные кассы размещаются в общей кассовой зоне (зала) и отделяются барьером и стеклянными перегородками.

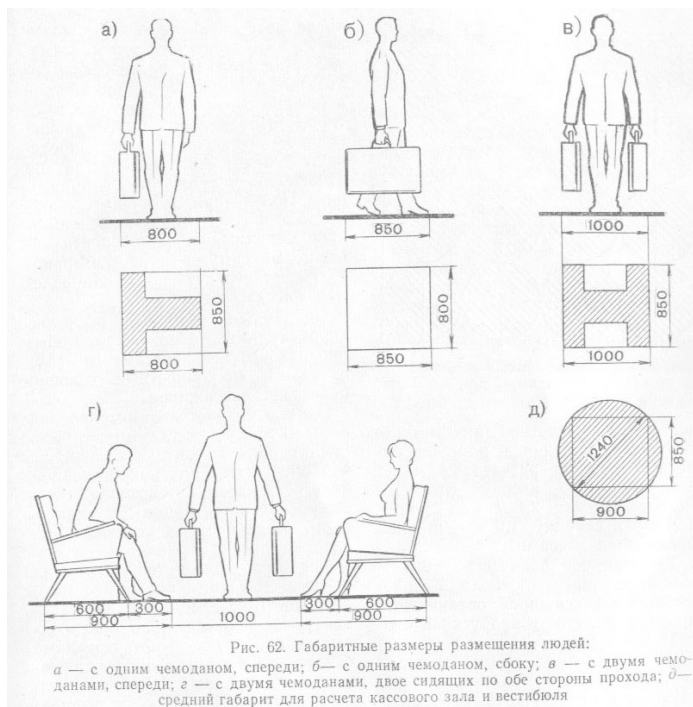
Общая площадь кассовой зоны (зала) складывается из площади для размещения людей перед кассами, определяемой из расчета 1,5 м на 1 чел. расчетной вместимости данного помещения, и площади билетных касс из расчета 6,1 м² на одну кассовую ячейку (размеры кассовой ячейки: 2,1 м — по фронту, 1,7 м в глубину, 1,2 м — ширина прохода за кассами).

Требуемое количество билетных касс зависит от числа отправляющихся пассажиров, организации продажи билетов и пропускной способности касс.

Для того чтобы число билетных касс обеспечивало нормальное обслуживание пассажиров, оно должно соответствовать потребностям в час «пик». Поэтому число касс рассчитывают по максимальной величине отправления пассажиров в течение часа. При этом можно считать, что длительность пребывания пассажиров в очереди у касс не будет превышать 30 мин. Поскольку расчетным показателем автовокзала или пассажирской автостанции является величина суточного отправления пассажиров, то для расчета числа касс определяется так называемый «процент часового максимума». Для этого по фактическим показателям отправления пассажиров в течение суток выбирают час, в который отправилось максимальное количество пассажиров, и определяют процент этого количества по отношению к суточному отправлению. Полученная величина с необходимыми коррективами используется для определения процента часового максимума от перспективного расчетного суточного отправления пассажиров.

По данным натурных обмеров, «процент часового максимума» обычно находится в пределах 10—15% и зависит от конкретных условий перевозок пассажиров.

Однако показатель отправления пассажиров не всегда может быть принят равным числу пассажиров обращающихся за приобретением билетов в кассы автовокзала (пассажирской автостанции). В зависимости от конкретных условий организации продажи билетов билеты могут быть приобретены в кассах предварительной продажи вне автовокзала (пассажирской автостанции); часть пассажиров пригородных линий может иметь сезонные билеты; на конечных пунктах некоторых пригородных линий сохраняется продажа билетов кондукторами. Все это должно учитываться в расчетах необходимого количества билетных касс. Расчеты производятся не по полному количеству отправляющих пассажиров, а лишь по той его части, которая предположительно будет приобретать билеты в кассах автовокзала (пассажирской автостанции).



Пропускная способность касс зависит от затраты времени на продажу одного билета, степени использования кассиром своего рабочего времени и степени неодновременности обращения пассажиров в кассы.

Для повышения пропускной способности организуется продажа билетов во всех кассах на любые направления, широко применяются билетопечатающие машины и пр.

Затрата времени на продажу билета будет различна в зависимости от способа его оформления (билетопечатающие машины, выписка поясных билетов, использование готовых бланков). По данным хронометражных наблюдений, затрата времени на продажу одного билета колеблется от 30 сек (билетопечатающая машина без указания места в автобусе) до 2 мин (военские и поясные билеты с указанием места). Средняя величина по Ленинградскому автовокзалу составила 65 сек, эту величину следует считать приемлемой для применения в расчетах.

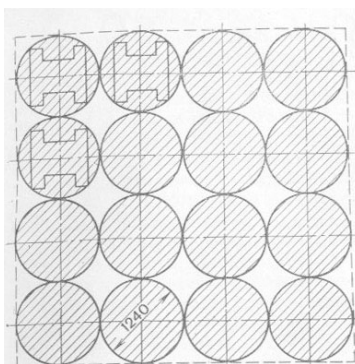


Рис. 63. Размещение людей в зоне билетных касс

По данным наблюдения, могут быть приняты для расчетов коэффициент использования рабочего времени кассира 0,95* и коэффициент одновременности обращения пассажиров в кассы 0,8.

Требуемое число касс определяют по формуле

$$L = \frac{ct}{3600} \cdot \frac{K_1 K_2}{K_3 K_4}$$

ГДЕ c — суточное отправление пассажиров;

t — время на продажу одного билета, сек;

3600 — число секунд в 1 ч;

K_1 — «процент часового максимума» отправления пассажиров, выраженный коэффициентом;

K_2 — процент пассажиров, приобретающих билеты в кассах автовокзала, выраженный коэффициентом;

K_3 — коэффициент использования рабочего времени кассира;

K_4 — коэффициент неравномерности обращения пассажиров в кассы.

Вестибюль. Для расчета удельной площади вестибюля (при отдельных залах ожидания и кассового) принимаются величины, определенные для кассовой зоны (зала), но для учета более интенсивного и переменного по направлениям движения людей вводится коэффициент 1,5. Соответственно удельная площадь вестибюля составляет 2,25 м² на 1 чел. вместимости вестибюля.

Единый пассажирский зал. Удельную площадь единого пассажирского зала, включающего в себя зону ожидания и кассовую зону, рассчитывают из условия процентного распределения людей между зонами и суммирования удельных площадей-

Удельная площадь единого пассажирского зала определяется как сумма удельных площадей зоны ожидания и кассовой зоны плюс удельная площадь вестибюля в соответствии с удельным весом каждого такого элемента и составит на 1 чел. вместимости зала:

Для пассажирских автостанций
вместимостью 25-50 чел - 1,56 м²

Для автовокзалов вместимостью
100-500 чел - 1,49 м²

При пользовании приведенными выше нормативами удельной площади зоны (зала) ожидания и единого пассажирского зала необходимо иметь в виду, что они рассчитаны по оптимальным планировкам. Практически же, как показывает опыт проектирования, редко удается достичь такого размещения проходов внутри помещений и между ними, при котором не нарушалась бы цельность планировки зоны ожидания. Поэтому в зависимости от фактически сложившегося планировочного решения общая площадь зала ожидания или единого пассажирского зала может корректироваться в большую сторону в пределах 10 – 15%.

Помещение для пассажиров с детьми. Удельная площадь помещения для пассажиров с детьми определяется из расстановки мебели показанной для характерного элемента на рис. 64, и составляет 4,8 м² на 1 чел. вместимости помещения для пассажиров с детьми.

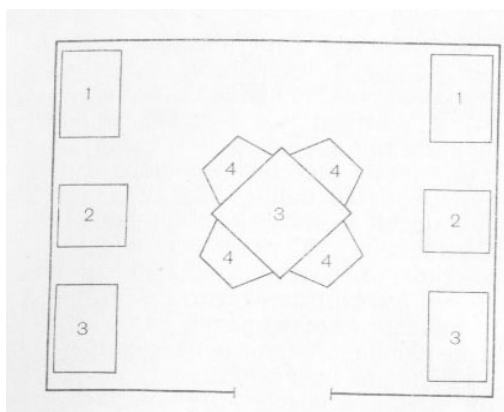


Рис. 64. Примерная планировка помещения для пассажиров с детьми (минимальный элемент):
1 — детская кроватка; 2 — пеленальный стол;
3 — стол; 4 — стул

Камера хранения. Площадь камеры хранения ручной клади p_{ac} считают по суточному отправлению пассажиров только междугородных сообщений. Камера хранения состоит из двух зон-хранения и приемки. В основу определения нормативов положены следующие характерные данные, полученные при натурных наблюдениях:⁷ количество ярусов стеллажей — 3, глубина стеллажа-0,7 м, характерный размер ручной клади — 0,65 x 0,2 x 0,4 м, площадь яруса стеллажа на одно место — 0,18 м², площадь пола под трехъярусным стеллажом на одно место — 0,06 м² коэффициент для перехода от площади занимаемой стеллажами, к общей площади зоны хранения — 3,6 площадь зоны хранения на одно место ручной клади - 0,21 м², количество мест ручной клади на 100 пассажиров суточного отправления - 8, а площадь зоны приемки — 0,3 м²

Расчетная общая площадь камеры хранения на 100 пассажиров суточного отправления — 2 м²

Общая площадь камеры хранения в пассажирских автостанциях и автовокзалах в любых случаях должна быть не менее 6 м²

Предприятия общественного питания. На пассажирских автостанциях должны быть буфеты или кафе, а в автовокзалах — кафе.

Число посадочных мест в кафе или буфете устанавливается в соответствии со следующей градацией:

кафе - 25, 50, 75, 100 мест;

буфеты — 24, 3,6 посадочных мест.

Число посадочных мест в буфете или кафе принимается в процентах от вместимости пассажирской автостанции или вокзала согласно табл. 2. Для обеспечения резерва на часы «пик», образующиеся при посещении буфета или кафе проезжающими пассажирами транзитных автобусов, добавляется 50% вместимости автобуса, или 16 чел.

Расчетное число посадочных мест в буфете определяется по формуле

$$N = 100 + 16L$$

Где N – расчетная вместимость здания;

L - процент расчетной вместимости здания, приходящийся на буфет или кафе, по табл. 2.

Удельная площадь торгового зала буфета составляет 1,5 м² и кафе с гардеробом около 2 м² на одно посадочное место.

Медпункт. Медпункт устраивается на всех автовокзалах любой вместимости. Площадь помещений медпункта составляет для автовокзалов:

Вместимостью 100—200 чел. . . . 18 м²

» 300-500 » . . . 26 »

» 600—800 » . . . 36 »

» 900-1000 » . . . 48 »

Парикмахерская. Парикмахерская для мужчин устраивается в автовокзалах вместимостью 500 чел. и более. Площадь ее принимается в зависимости от вместимости автовокзала от 20 до 45 м².

Отделение связи. Отделение связи (почта, телеграф, междугородный телефон) организуется в пассажирских автостанциях и автовокзалах вместимостью до 300 чел. в зависимости от местных условий по потребности, а в автовокзалах большей вместимости обязательно. Отделение связи размещается за барьером в пассажирском зале (зале ожидания, вестибюле) или в специальном помещении на крупных автовокзалах. Площадь, выделяемая отделению связи, зависит от состава и объема услуг, предоставляемых клиентуре, принимается по техническим условиям «Сооружения гражданских предприятий проводной и почтовой связи ТУ 588—60» и обычно находится в пределах 25 м².

Спальные комнаты- Спальные комнаты предусматриваются только на автовокзалах в тех случаях, когда вблизи нет гостиницы и предполагается возможность прибытия пассажиров в позднее время суток, а также при необходимости обеспечения ночлегом водителей иногородних автобусов. Количество мест в спальнях комнатах определяется расчетом по конкретной потребности. В каждой спальня комнате должно быть, как правило, два места, но не более трех. Площадь на одно место — 6 м². При спальнях комнатах предусматривается помещение дежурного площадью 10—12 м², хозяйственное помещение площадью 5—8 м², кладовые чистого и грязного белья площадью каждая 0,02 м² на одно место в спальнях комнатах, санузлы из расчета для мужчин один унитаз и один писсуар и для женщин один унитаз с умывальником в шлюзе на 10 мест в спальнях комнатах.

Служебные помещения

Состав эксплуатационных служб- и применение того или иного технического оборудования и устройств, зависят от пропускной способности автостанции или автовокзала.

Если в транзитной пассажирской автостанции с минимальной пропускной способностью имеется лишь одно служебное помещение площадью 12 м², оснащенное только- устройством для громкоговорящего оповещения и внешней телефонной связью, то в крупных автовокзалах предусматривается диспетчерская с несколькими рабочими постами, оснащенная пультами различной сигнализации, устройствами оперативной телефонной и радиосвязи, телевизионной системой; предусматриваются дикторская, операторская для распределения мест в автобусах-; блок помещений для сдачи выручки и получения билетов- водителями и кондукторами; помещения для начальника, дежурного, бухгалтерии и пр.

При определении требующихся площадей некоторых служебных помещений учитывается размещение как персонала, так и специального оборудования и устройств.

Диспетчерская. Диспетчер управляет транспортным процессом на территории пассажирской автостанции или автовокзала и оформляет путевые документы водителям. На автостанциях эти операции выполняются одним диспетчером. В автовокзалах в зависимости от частоты движения автобусов указанные операции выполняются либо одним диспетчером, либо несколькими. В последнем случае персонал диспетчерской службы состоит из главного диспетчера, выполняющего только управление транспортным процессом, и диспетчеров, оформляющих путевые документы.

Площадь диспетчерской определяется исходя из расстановки оборудования и размещения диспетчеров. В зависимости от пропускной способности диспетчерская оборудуется устройствами сигнализации, связи, оповещения и телевидения.

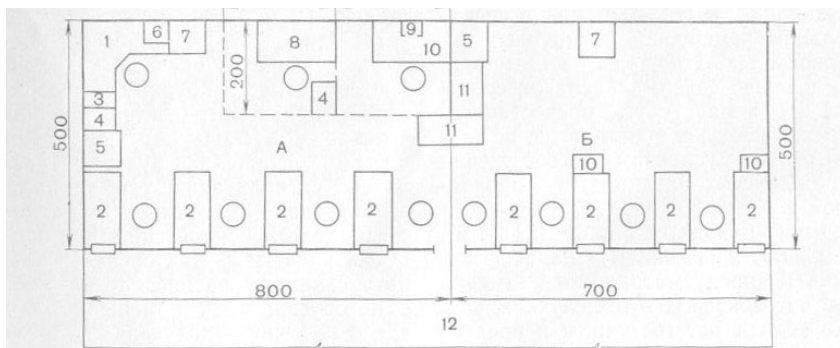


Рис. 65. Планировка и размеры помещения диспетчерской и информационной службы в юго-западном автовокзале Ленинграда (проект):

А — диспетчерская междугородных и пригородных сообщений; Б — диспетчерская городских линий;

1 — пульт главного диспетчера по организации движения на внутренней территории; 2 — диспетчеры линейной службы; 3 — аппарат оперативной внутренней телефонной связи; 4 — аппаратура усиления; 5 — аппаратура телевизионной системы; 6 — приемно-передающая радиостанция УКВ; 7 — телевизор; 8 — информатор радиооповещения; 9 — аппаратура громкоговорящего оповещения; 10 — информатор радиосправки; 11 — шкаф; 12 — помещение для водителей

По данным хронометража, среднее время на оформление путевых документов при выходе на линию между рейсами и по окончании работы составляет около 2 мин. С учетом опытного коэффициента 0,7 на неравномерность движения автобусов диспетчер может оформить в течение часа 21 путевой документ. Максимальное количество отправок автобусов в течение часа принимается по данным обследований в размере 15% от суточного отправления.

Соответственно количество одновременно работающих диспетчеров определяется из расчета один диспетчер на 140 отправок автобусов в сутки.

Пол диспетчерской при размещении на первом этаже должен быть не менее чем на 0,7 м выше отметки поверхности, по которой происходит движение людей перед окном диспетчерской.

В диспетчерской больших автовокзалов размещаются звукоизолированные отсеки для информатора, выполняющего оповещение пассажиров, и для информатора радиосправки площадью по 6 м² для каждого. Эта площадь добавляется к указанной площади* диспетчерской.

Помещение для водителей. Помещение для водителей является местом пребывания водителей, оформляющих путевые документы и отдыхающих между рейсами (при отсутствии специальной комнаты дневного отдыха).

Площадь помещения для водителей определяется из условия, что в нем может одновременно находиться до 50% водителей автобусов, отправляющихся в течение часа. Максимальное часовое отправление автобусов принимается в размере 15% от суточного.

Удельная площадь помещения водительской принимается в соответствии со Строительными нормами и правилами — СНиП П-Д. 9-62 п. 3.39 — 3 м² на 1 чел.

Соответственно площадь помещения для водителей в зависимости от расчетного суточного отправления автобусов составляет:

До 50 автобусов	- 12 м ²
100 »	25 м ² »
200 »	45 м ² »
300 »	70 м ² »
400 »	90 м ² »
500 »	115 м ² »

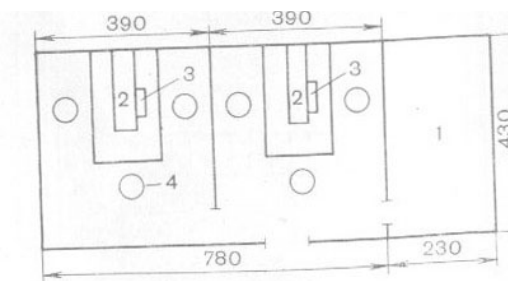


Рис. 66. Планировка и размеры операторской в юго-западном автовокзале Ленинграда (проект):

1 — помещение для аппаратуры связи; 2 — стол оператора с передвижным стеллажом; 3 — аппаратура громкоговорящей связи; 4 — место оператора

При обслуживании пригородных автобусов кондукторами площадь помещения для водителей увеличивается на число кондукторов, определяемое по конкретным условиям.

Для отдыха водителей между рейсами в автовокзалах с точным отпуском более 200 автобусов рекомендуется предусматривать в проекте специальную комнату площадью 50% от площади помещения для водителей. В этом случае площадь помещения для водителей уменьшается на 50%.

Операторская. Операторская предусматривается в автовокзалах при организации продажи билетов во всех кассах на любые направления (маршруты). Количество операторов определяется из расчета: один оператор на восемь кассиров, продающих билеты на любые направления.

Если предусматривается система заказов на билеты от населения по телефону, то количество операторов соответственно увеличивается в зависимости от потребности. Площадь помещения на каждого двух операторов — 16 м². Планировка операторской при расчетном отправлении 90 авт-ч показана на рис. 66.

Подсобное помещение касс.

Подсобное помещение касс состоит из комнаты старшего кассира, комнаты для подсчета денег кассирами и гардероба. Общая площадь помещения 15—25 м² в зависимости от числа кассиров. Планировка подсобного помещения касс при 10 одновременно работающих кассирах показана на рис. 67.

Блок помещений для сдачи выручки и получения билетов.

Этот блок состоит из трех помещений: помещения для подсчета выручки водителями и кондукторами, помещения кассира, принимающего выручку, и помещения кассира, выдающего билеты. Количество кассиров и возможное количество одновременно сдающих выручку водителей и кондукторов рассчитывается в зависимости от режима работы автобусов и других конкретных условий. Площадь помещений определяется, исходя из требуемого количества кассиров и удельной площади 10 м² на одного кассира и 2,5 м² на каждого кассира сверх одного в каждом из двух помещений.

Площадь помещения для подсчета выручки водителями и кондукторами с учетом размещения шкафов для хранения сумок или ручных кассовых аппаратов определяется из расчета 5 м² на каждого водителя

или кондуктора, одновременно находящегося в помещении. Планировка блока помещений при суточном отправлении до 1000 автобусов показана на рис. 68.

Помещение узла связи.

В помещении размещаются различные устройства и оборудование связи, требующие изоляции от других помещений: АТС, аккумуляторная пр. Площадь определяется в зависимости от размеров оборудования и технических условий и обычно составляет 10 м². Планировка узла связи показана на рис. 69.

Кабинет начальника автовокзала. Кабинет начальника автовокзала должен иметь площадь

В пассажирских автостанциях	10 м ²
В автовокзалах вместимостью	
300 – 500 чел.	15 »
600-1000 »	20 »

Помещение дежурного предусматривается только в автовокзалах вместимостью более 300 чел. и должно иметь площадь в автовокзалах вместимостью:

300 – 500 чел.	10 м ² »
600-1000 »	15 »

Контора. В автовокзалах, работающих на хозрасчете, или таких, где выполняется обработка эксплуатационной и денежной документации, предусматриваются помещения для соответствующего персонала по фактической потребности. Площадь этих помещений определяется из расчета 4 м² на одного работающего в данном помещении.

Комнаты общественных организаций. Комнаты общественных организаций предусматриваются только в автовокзалах вместимостью более 300 чел. Площадью:

В автовокзалах вместимостью:	
300 – 500 чел.	15 м(2) м ²
600-1000	25 »

Красный уголок. Красный уголок предусматривается в автовокзалах вместимостью 500 чел. и более площадью 25 м²

Помещение для уборщиц. Помещение для уборщиц предусматривается площадью:

В пассажирских автостанциях	- 8 м ²
В автовокзалах вместимостью:	
100-300 чел. –	10 »
400-600 »	12 »
700-1000 »	15 »

Вспомогательные помещения

Подсобные помещения буфета или кафе.

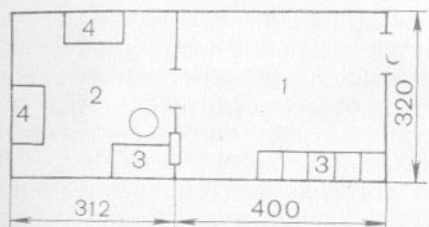


Рис. 67. Планировка и размеры подсобного помещения билетных касс в юго-западном автовокзале Ленинграда (проект):
1 — помещение для подсчета выручки кассирами;
2 — помещение для инкассации денег; 3 — столы;
4 — сейфы

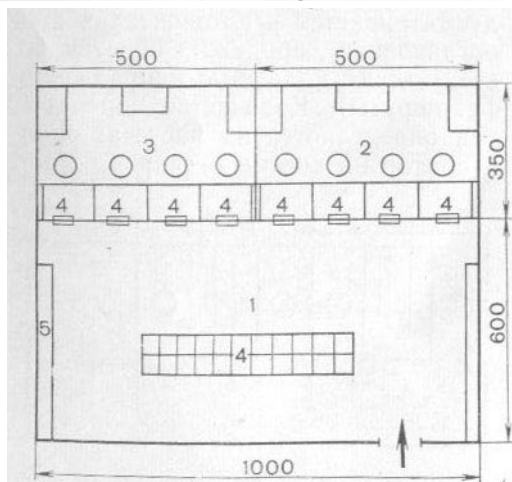


Рис. 68. Планировка и размеры блока помещений для сдачи выручки и получения билетов водителями и кондукторами в юго-западном автовокзале Ленинграда (проект):
1 — помещение для подсчета денег; 2 — кассиры по приему денег; 3 — кассиры по выдаче билетов;
4 — столы; 5 — шкаф для хранения сумок

Подсобные помещения буфета или кафе предусматриваются в составе и площадью по специальным нормам проектирования предприятий общественного питания.

Хозяйственная кладовая. Хозяйственная кладовая предусматривается площадью:

В пассажирских автостанциях 10 м²

В автовокзалах вместимостью.

100—300 чел. — 15 »

400-600 » 20 »

600-1000 » 30 »

Технические помещения. В их число входят вентиляционные камеры, бойлерные, тепловой узел, водомерное устройство и пр. Площадь их определяется по фактической потребности в зависимости от выбранного оборудования.

Санузлы

Посещаемость санузлов в течение часа в процентах от суточного отправления пассажиров составляет в среднем для мужчин 3,6%, женщин — 2,8%. Соответственно принято, что на 1000 пассажиров суточного отправления пользуется санузлами в течение часа мужчин 40 и женщин 30. Период пребывания в санузлах составляет в среднем мужчин 1,9 мин и женщин 3,4 мин. Средняя пропускная способность одной кабины может быть принята в мужских санузлах 32 чел. в час и женских — 18 чел. в час.

Принимается для расчетов, что на каждую 1000 пассажиров суточного отправления в пассажирских автостанциях и автовокзалах должно предусматриваться: в мужских санузлах — 1,3 кабины; в женских санузлах — 1,7 кабины.

Минимальное количество кабин во всех случаях определяется возможными потребностями обслуживания пассажиров транзитных автобусов. Принимая, что в автобусе может быть до 30 транзитных пассажиров, что количество мужчин или женщин может быть до 75% и что продолжительность стоянки автобуса составляет 15 мин, в пассажирских автостанциях и автовокзалах должно быть не менее: мужских кабин — 4; женских кабин — 5.

В мужских санузлах 50% кабин заменяется писсуарами.

Для персонала предусматриваются санузлы только в автовокзалах вместимостью более 300 чел. по следующему расчету: количество напольных чаш (или унитазов) и писсуаров в зависимости от количества человек, пользующихся данным туалетом в наиболее многочисленную смену, должно быть 1 напольная чаша (унитаз) на 15 женщин или 30 мужчин и 1 писсуар на 30 мужчин.

Размещение санузлов для персонала решается в зависимости от местоположения служебных помещений. Если служебные помещения располагаются вблизи общих пассажирских санузлов, то служебные санузлы можно не предусматривать.

Размеры кабин должны быть в осях перегородок 1,2X0,9 м; ширина прохода между рядом кабин и противоположной стеной — не менее 1,3 м; при расположении писсуаров против кабин ширина прохода увеличивается на 0,7 м² ширина прохода между двумя рядами кабин должна быть 2,0 м.

В шлюзах при уборных предусматриваются умывальники из расчета один умывальник на 4 кабины.

Общая сводка нормативов площади.

В табл. 3 приведены рекомендуемые нормативы удельной площади помещений. По зданию в целом площадь не нормируется ввиду того, что величина площади ряда помещений зависит не от вместимости, а от суточного отправления пассажиров или автобусов (билетные кассы, камера хранения, диспетчерская, помещение для водите-

Таблица 3
Площадь помещений пассажирских автостанций и автовокзалов, м²

Помещения	Показатель	Пассажирские автостанции	Автовокзалы				
			Общая вместимость, чел.				
			25—50	100—200	300—500	600—800	900—1000
Помещения для обслуживания пассажиров							
Единый пассажирский зал	На 1 чел. вместимости данного помещения	1,56	1,49	1,49	—	—	
Зал ожидания	То же	—	—	—	1,13	1,13	
Кассовый зал	»	—	—	—	1,50	1,50	
Вестибюль	»	—	—	—	2,25	2,25	
Помещение для пассажиров с детьми	»	4,8	4,8	4,8	4,8	4,8	
Кассы	На 1 кассовую ячейку	6,1	6,1	6,1	6,1	6,1	
Камера хранения ручной клади	На 100 пассажиров суточного отправления междугородных сообщений	2	2	2	2	2	
Буфет или кафе		По нормам проектирования предприятий общественного питания					
Медпункт	Общая площадь	—	18	26	36	48	
Парикмахерская	То же	—	—	От 25	до 45	—	
Спальные комнаты	На одно место	—	6	6	6	6	
Почта, телеграф, телефон	В зависимости от потребностей в услугах по нормам Министерства связи СССР						
Санузлы	В зависимости от количества оборудования, рассчитываемого по суточному отправлению пассажиров и в соответствии с размерами помещений, установленными действующими строительными нормами и правилами (см. стр. 110)						
Служебные помещения							
Диспетчерская в пассажирских автостанциях	Общая площадь	12—15	—	—	—	—	
Помещение для водителей	На первого диспетчера	—	18	18	18	18	
	На одного диспетчера сверх первого	—	3	3	3	3	
	На одного информатора оповещения	—	6	6	6	6	
	На одного информатора радиосправки	—	—	6	6	6	
	На 1 чел. в данном помещении	3	3	3	3	3	
Операторская касс	На одного оператора	8	8	8	8	8	
	Подсобное помещение	—	—	От 15	до 25	—	
Блок помещений для сдачи выручки и получения билетов водителями и кондукторами	На первого кассира	10	10	10	10	10	
	На одного кассира сверх первого	2,5	2,5	2,5	2,5	2,5	
	На одного водителя или кондуктора	5	5	5	5	5	

Продолжение та бл. 3

Помещения	Показатель	Пасса-жир-ские за-посажива-ния	Автовокзалы				
			Общая вместимость, чел.				
			25-50	100-200	300-500	600-800	900-1000
Узел связи	Общая площадь	—	От 10 до 15				
Кабинет начальника дежурного Контора	То же	10	15	15	20	20	
Комнаты общественных организаций	На одного работающего	—	4	4	4	4	
Красный уголок	Общая площадь	—	—	15	25	25	
Помещение для уборщиц	То же	—	—	25	30	40	
Хозяйственная кладовая	Общая площадь на каждом этаже	—	—	25	30	40	
Санузлы персонала	То же	8	10	12	15	15	
Технические помещения	То же	—	15	20	30	30	

В зависимости от количества оборудования, рассчитываемого по числу персонала, и в соответствии с размерами помещений, установленными действующими строительными нормами и правилами (см. стр. 110)

В зависимости от габаритов выбранного оборудования

лей и другие помещения эксплуатационной службы). Не- постоянной величиной является также площадь предприятия общественного питания, выбор типа которого зависит от конкретной потребности.

По опыту проектирования для ориентировочных расчетов может быть принята удельная общая площадь здания на 1 чел- вместимости для пассажирских автостанций 6— 8 м² и для автовокзалов 4—6 м²

Внутренняя транспортная территория

На внутренней транспортной территории размещаются следующие основные нормируемые сооружения: перроны прибытия и отправления автобусов; проезды для движения и маневрирования автобусов; площадка для стоянки автобусов между рейсами; эстакада для осмотра автобусов; площадка для мойки автобусов.

Перроны

По соображениям, изложенным в гл. 11, нормативные вопросы рассматриваются только для двух типов перронов прямолинейных и уступообразных. Сравнительные исследования показывают, что уступообразные перроны наиболее целесообразны с уступами под 45° к продольной оси перрона. При этом получается шаг уступов 6 м, что соответствует основному строительно-планировочному модулю и дает возможность применять для навесов над перронами стандартные железобетонные конструкции.

Геометрические параметры.

Размеры элементов прямолинейного перрона показаны на рис. 70 и уступообразного на рис 71 Расчет длины одного поста на прямолинейном перроне сделан в двух вариантах, отличающихся степенью независимости въезда автобуса на любой пост и выезда с него. Выбор варианта обуславливается эксплуатационными требованиями: необходимостью независимого въезда автобуса на любой пост и независимого выезда с него либо только независимого выезда.

На рис. 70, а показано положение постов и автобусов для случая, когда прибывающие автобусы становятся на расстоянии 4 м друг за другом, т. е. на таком, которое достаточно лишь для независимого выезда автобуса с любого поста при наличии впереди стоящего автобуса. Общая длина поста при этом составляет 16 м.

На рис. 70, б показан случаи, когда каждый автобус становится к перрону в точно фиксированных границах между автобусами, уже стоящими на соседних постах, и может независимо выехать со своего поста. Для обеспечения такой независимости требуется расстояние между стоящими автобусами 10 м, а общая длина одного поста составит 22 м.

Первый вариант обычно применяется для перрона прибытия, где нет необходимости в строгой фиксации положения автобуса у перрона при высадке пассажиров, и автобусы могут становиться друг за другом по мере прибытия по всей длине перрона. Второй вариант применяется только для перронов отправления, на которых надлежащая организация посадки пассажиров может быть обеспечена только при точной фиксации положения автобусов, обозначенной соответствующими

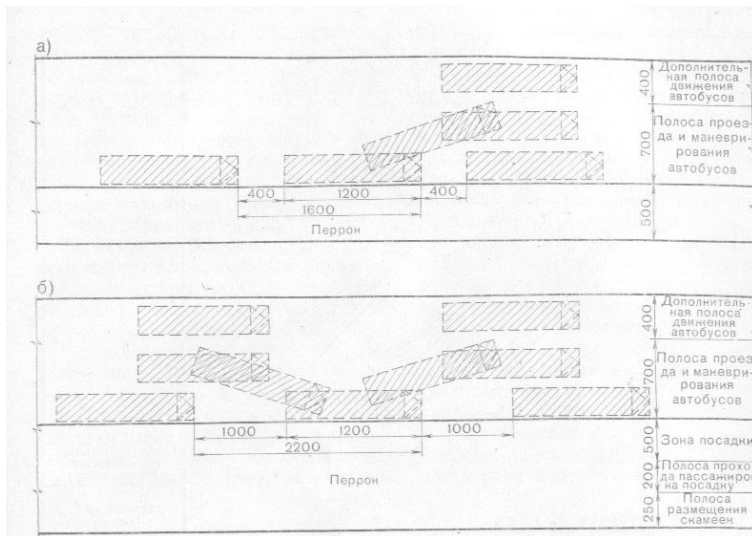


Рис. 70. Прямолинейные перроны (размеры указаны в сантиметрах): а — независимый только въезд от перрона; длина фронта перрона на один автобус — 16 м; б — независимые подъезд к перрону и въезд от перрона; длина фронта перрона на один автобус — 22 м

табло, оповещающими о пункте назначения и времени отправления автобусов. При минимальном количестве постов на транзитных пассажирских автостанциях разделение постов высадки и посадки не практикуется и перрон проектируется по второму варианту.

Ширина перрона отправления рассчитывается из условий, что в зоне отправляющегося автобуса может скапливаться до 30 пассажиров и 15 провожающих; на свободный проход по перрону должна оставаться полоса шириной 2 м, ширина полосы размещения двусторонних скамеек составляет 2,5 м, средний габарит пассажира с вещами — 0,9 м, провожающего — 0,6 м. Для расчета ширины перрона прибытия принято, что у автобуса может скопиться до 20 пассажиров, забирающих вещи из багажных отсеков автобуса. Исходя из этих условий рекомендуется следующая ширина

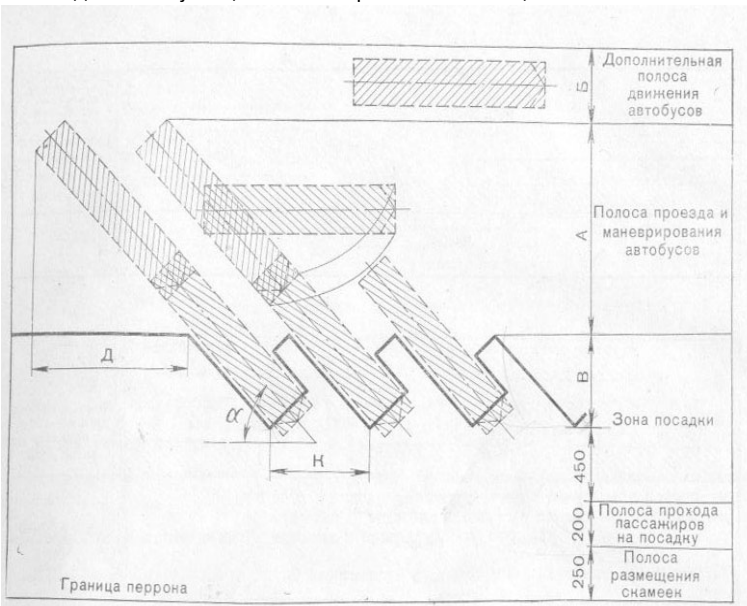
перрона отправления: прямолинейного — 8 м; уступообразного — 9 м и перрона прибытия прямолинейного и уступообразного — 5 м.

Размеры элементов уступообразного перрона, размещение ограждения и светофорных стоек показаны на рис. 72. Высота тротуара перрона любого типа должна быть 25 см по отношению к поверхности проезжей части.

Расчет количества постов перронов. Количество постов посадки и высадки пассажиров на перронах определяется в зависимости от числа отправок и прибытий автобусов и от пропускной способности одного поста.

За расчетный период отправления и прибытия автобусов и пропускной способности поста принимается 1 ч. Этот час выбирается из суточного расписания движения автобусов по признаку максимального числа отправок автобусов. Для расчета условно принимается, что число отправок автобусов равно числу прибытий. Поэтому интенсивность движения характеризуется числом пар автобусов.

Количество отправок и прибытий автобусов принимается по расчету на десятилетнюю перспективу, считая со времени ввода в эксплуатацию пассажирской автостанции или автовокзала.



$\alpha, \text{град}$	A	B	A+B	D	V	K	$\alpha, \text{град}$	A	B	A+B	D	V	K
45	1200	400	1600	1000	500	600	60	1600	400	2000	850	600	500
30	1100	400	1500	1200	350	800	90	2000	400	2400	350	700	420

Рис. 71. Уступообразный перрон (размеры указаны в сантиметрах), на схеме показан перрон с постами под углом 45° к продольной оси перрона. Размеры в таблице определены натурными обмерами при следующих данных автобуса: длина — 1140; ширина — 250; база — 555; передний свес — 246; задний свес — 338; наименьший внешний габаритный радиус поворота: налево — 1025; направо — 1275

Расчет пропускной способности поста производится исходя из того, что период занятости поста под одно отправление или прибытие автобуса с учетом времени на посадку пассажиров и погрузку багажа или высадку пассажиров и выгрузку багажа, а также на подход автобуса к перрону или отправление его от перрона с необходимыми маневрами составляет:

- На междугородных сообщениях:
 - поста посадки 20 мин
 - » высадки 10 мин »
- На пригородных сообщениях:
 - Поста посадки 10 мин
 - » высадки 5 мин »

Однако получаемая по этим показателям максимальная пропускная способность обычно не может быть использована вследствие неравномерности прибытия и отправления автобусов; кроме того, использование постов значительно снижается закреплением их за определенными автобусными маршрутами, без чего невозможна надлежащая организация обслуживания пассажиров. С учетом этих условий при расчете максимальной пропускной способности постов можно вводить понижающий коэффициент, учитывающий неравномерность движения автобусов и за-

крепление постов. Этот коэффициент устанавливается в зависимости от конкретных условий, но не может быть меньше 0,5.

Соответственно пропускная способность постов принимается (автобусов в час):

	Пост посадки		Пост посадки	
	Макс.	Мин.	Макс.	Мин.
На междугородных сообщениях	3	1,5	6	3
На пригородных сообщениях	6	3	12	6

Для типового проектирования, а также для проектирования пассажирских автостанций и автовокзалов в новых городах, когда отсутствуют данные о возможном движении автобусов, могут быть использованы для расчета перронов **примерные** соотношения основного **исходного** показателя — суточного отправления пассажиров и величины отправления автобусов, **исчисленные** из данных натуральных обмеров по 76 пассажирским автостанциям и автовокзалам. Усредненные показатели, а также средние показатели зависимости максимального часового отправления автобусов от их **суточного** приведены в табл. 4.

Для расчетов принимается, что число отправок автобусов равно числу прибытий.

Площадка для стоянки автобусов между рейсами

Требуемое количество автобусо-мест на стоянке предусматривается по конкретным данным. При отсутствии таких данных вместимость стоянки принимается в размере 75% от часового отправления.

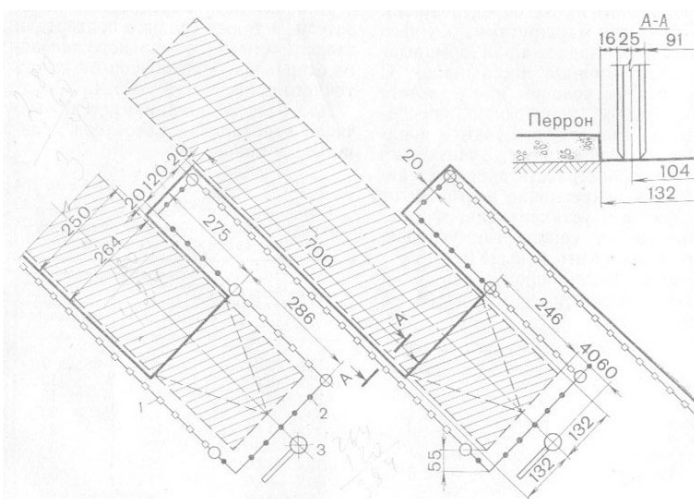


Рис. 72. Элемент уступообразного перрона с постами посадки-высадки под углом 45° продольной оси перрона. Размещение ограждений: 1 — съемная цепь; 2 — ограждение; 3 — светофор и табло (размеры указаны в сантиметрах)

8* место составляет 87 м^2

Планировка стоянки с одним рядом автобусов и с двумя рядами показана на рис. 73.

Проезды

Размещение и ширина проездов должны обеспечивать исключение пересечений путей следования и безопасность движения автобусов.

Схемы и размеры проездов на внутренней транспортной территории приведены на рис. 70 перед прямолинейным перроном и на рис. 71 перед уступообразным перроном.

Размеры проезда для разворота автобусов на 180° показаны на рис. 74. Ширина проездов на внутренней транспортной территории составляет:

- Для одной полосы прямолинейного движения - 4 м
- Перед уступообразным перроном с постами под углом 45° от крайней точки уступа, вдающейся в проезд, до границы проезда с учетом пути осаживания автобуса от перрона и выезда его в проезд и дополнительной полосы движения - 16 м
- Перед прямолинейным перроном с учетом подъезда автобуса к перрону и выезда от перрона и дополнительной полосы движения - 11 м
- Перед отстойной стоянкой с автобусо-местами под углом 45° с учетом выезда автобуса из ряда и дополнительной полосы движения - 11 м

Ширину проезда для разворота автобуса следует принимать по следующим значениям:

- На 180° - 31 м
- На 90° - 16 м

Таблица 4

Соотношение суточного и часового отправлений автобусов и суточного отправления пассажиров

Суточное отправление пассажиров	Отправление автобусов	
	суточное, среднее	часовое, максимальное
До 500	До 70	До 9
500—1000	90	12
1000—2000	116	15
2000—3000	153	20
3000—4000	190	25
4000—5000	227	30
5000—6000	264	35
6000—7000	310	40
7000—8000	340	44
8000—9000	370	48

Привокзальная территория

В комплекс автовокзала включаются подъезды городского транспорта, площадка для посадки в автомобили-такси и площадка для стоянки легковых автомобилей.

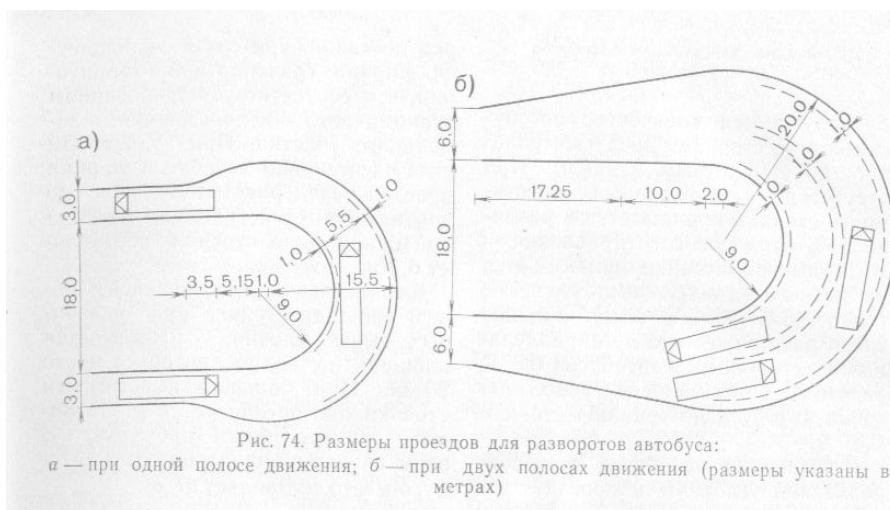
Проезд перед автовокзалом со стороны города должен иметь ширину не менее 20 м из расчета расстановки по обе стороны легковых автомобилей, перпендикулярно проезду, и двух полос движения.

Ширина тротуара перед главным фасадом автовокзала должна быть не менее 4 м для автовокзалов вместимостью до 300 чел. и не менее 6 м для автовокзалов вместимостью более 300 чел.

На привокзальной территории должны предусматриваться площадки для посадки в автомобили- такси со стороны перрона прибытия и для высадки из автомобилей-такси со стороны перрона отправления, а также площадка для стоянки легковых автомобилей по конкретной потребности.

Земельный участок.

Размеры и площадь земельного участка, требующиеся для размещения



комплекса пассажирской автостанции или автовокзала, зависят главным образом от размеров и конфигурации внутренней транспортной территории. Последняя в свою очередь, планировочно определяется длиной, конфигурацией и размещением перронов и площадки для стоянки автобусов между рейсами.

Поэтому для предварительного определения требующейся площади земельного участка могут быть использованы показатели удельной площади участка на один пост посадки и высадки пассажиров, которая составляет:

Для пассажирских автостанций при количестве постов от 3 до 7 - 1900-1300 м

Для автовокзалов при количестве постов:

- от 6 до 12 - 2200-1300 м²
- от 12 до 15 - 1300-1000 м²
- более 15 постов - 1000—700 м²

Приведенные показатели удельной площади участка включают в себя подъезды к автовокзалу городского автомобильного транспорта и площадки для посадки в автомобили-такси, и исчислены по конкретным оптимальным планировкам, характерным для советской практики проектирования пассажирских автостанций и автовокзалов, располагаемых на одном уровне с перронами вне здания.

Продолжение читайте в следующем номере.

НОРМАТИВНЫЕ ДОКУМЕНТЫ

Реализация требований по обеспечению транспортной безопасности, с учетом уровней безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры



**Генеральный директор
 ЗАО «Эскаорт-Центр»,
 Иванов Юрий Борисович**

Федеральный закон «О транспортной безопасности» возлагает на федеральные органы исполнительной власти и субъекты транспортной инфраструктуры обязанность по обеспечению транспортной безопасности транспортного комплекса России от актов незаконного вмешательства, в том числе террористического характера, угрожающих его безопасной деятельности, способных причинить вред жизни и здоровью людей, пользующихся услугами различных видов транспорта, нанести материальный ущерб. Предусмотренные названным Федеральным законом меры по предотвращению актов незаконного вмешательства (далее – АНВ) в деятельность транспортного комплекса смогут осуществляться на основе комплекса мероприятий обеспечения транспортной безопасности, с учетом разработки модели нарушителя, в соответствии с установленными требованиями по обеспечению защищенности объектов транспортной инфраструктуры (далее – ОТИ) и транспортных средств (далее – ТС) от актов незаконного вмешательства.

Любое потенциально возможное нарушение в деятельности ОТИ окажет непосредственное влияние на ситуацию в национальной экономике. Вследствие этого, выявление возможных угроз транспортной безопасности, выработка мер по их локализации и предотвращению имеют первостепенное значение в системе обеспечения безопасности ОТИ и определении задач, на решение которых должна быть направлена деятельность агентств, субъектов транспортной инфраструктуры и специализированных организаций (Рис. 1).

Обеспечение безопасности ОТИ складывается из совместной деятельности:

- Агентства (блок А);
- руководства и службы безопасности объектов (блок Б);
- специализированных организаций (блок В).



Рис. 1

Традиционные методы мониторинга (контроля) обстановки не обеспечивают требуемую эффективность защиты всех критических элементов ОТИ. Требуется создать и внедрить комплексную систему обеспечения транспортной безопасности ОТИ, основанную на стратегии «профилактики, выявления, недопущения и принятия мер» в отношении вероятных угроз безопасности ОТИ, где основными способами противодействия угрозам являются:

- предупреждение актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности;
- пресечение актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности.

Во исполнении Указа Президента Российской Федерации от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» и требований Программы, утвержденной распоряжением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2010 г. № 1285-р, для эффективного противодействия угрозам, специалистами ЗАО «Эскорт – Центр» разработан программно-аппаратный комплекс (далее ПАК ЭЦ), предназначенный для обоснования состава, вариантов построения, размещения инженерных сооружений и технических средств инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

В состав программно-аппаратного комплекса, входят:

- центральный сервер с интернет каналом;
- АРМ оператора;
- программное обеспечение решения задач оценки уязвимости ОТИ;
- программное обеспечение решения задач моделирования состава и размещению технических средств и инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности на ОТИ (на базе 3D моделирования);
- программное обеспечение решения задач удаленного видеомониторинга (передача видеозображения с ТВ-камер (тепловизионных камер) в режиме реального времени на любой уровень управления).

Реализация задачи «Оценка уязвимости ОТИ» с использованием ПАК ЭЦ строится на принципе заполнения матриц данными (определенных в ходе обследования ОТИ по утвержденной методике) (Рис. 2), с помощью которой строится графическая модель степени соответствия существующей системы обеспечения транспортной безопасности (далее

– СОТБ) предъявляемым требованиям по обеспечению транспортной безопасности, учитывающая уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры. На диаграмме наглядно показано, какую из характеристик необходимо изменить, чтобы добиться определенной степени соответствия предъявляемым требованиям к СОТБ (требуемый уровень - красным цветом, фактический уровень - синим цветом) (Рис. 3).

Требования по обеспечению транспортной безопасности	Категории											
	1			2			3			4		
	1	2	3	1	2	3	1	2	3	1	2	3
Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры.	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Назначить на каждом ОТИ первого, второго или третьей категории должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности ОТИ	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Назначить на каждом ОТИ должностное лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности одного или группы ОТИ четвертой категории	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+
Образовать (сформировать) и соответствию с особыми уставными задачами и/или приямлем в соответствии с планам обеспечения транспортной безопасности подразделения транспортной безопасности для защиты ОТИ от актов незаконного вмешательства, включая группы быстрого реагирования специально созданные, мобильные, круглосуточно выполняющие свои задачи по реагированию на подготовку совершения или совершения АНВ в зоне транспортной безопасности и/или на критических элементах ОТИ, а	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+

Рис. 2

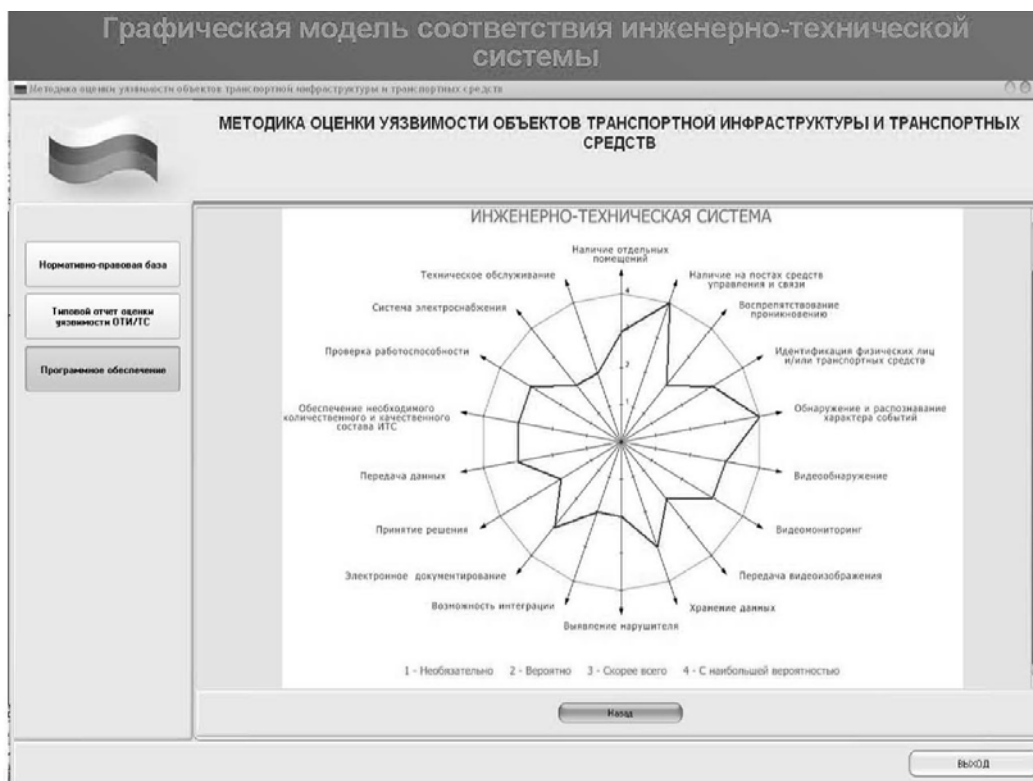


Рис. 3

Также программно-аппаратный комплекс дает возможность рассчитать степень соответствия существующей СОТБ предъявляемым требованиям обеспечения транспортной безопасности, как соотношение площадей зоны фактического и требуемого уровня (Рис. 4).

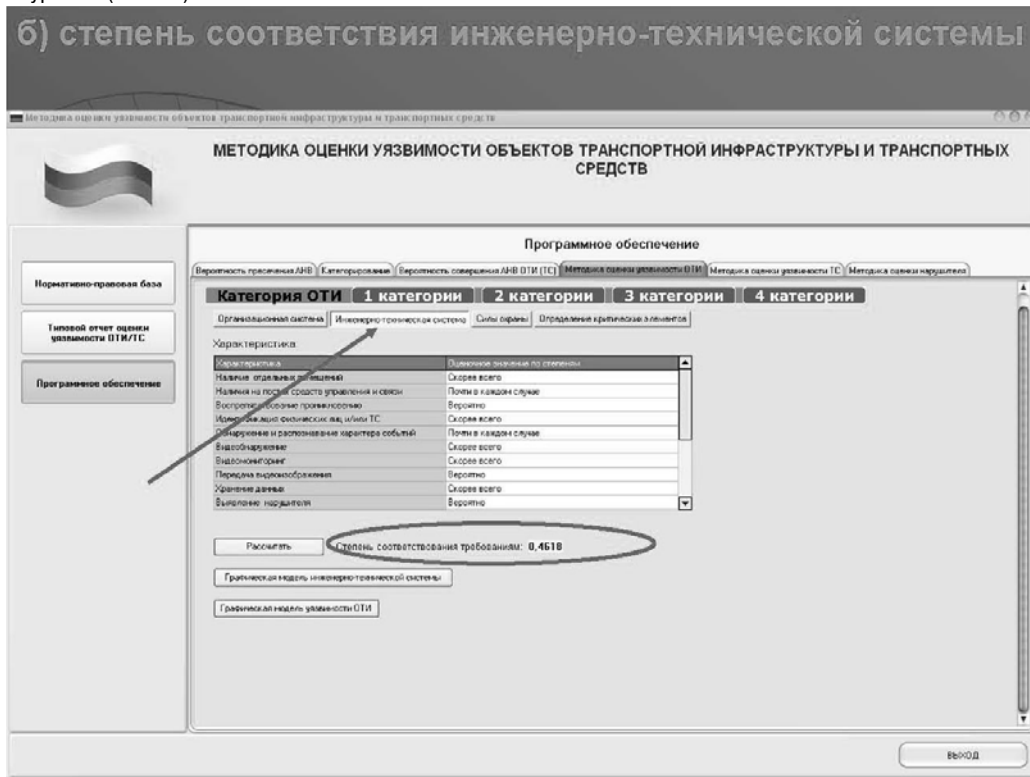


Рис. 4

Аналогично выполняется расчет степени соответствия установленным требованиям таких составляющих, как организационная система (Рис. 5 – 6), так и силы охраны (подразделение транспортной безопасности) (Рис. 7 – 8).

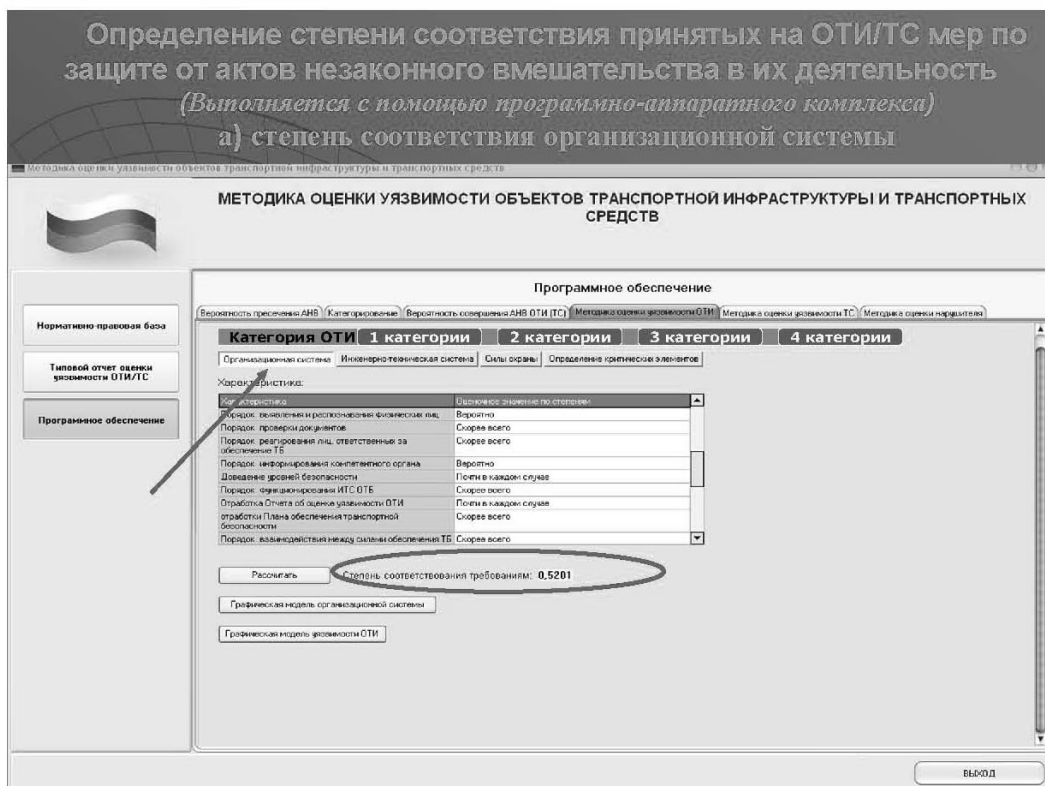


Рис. 5

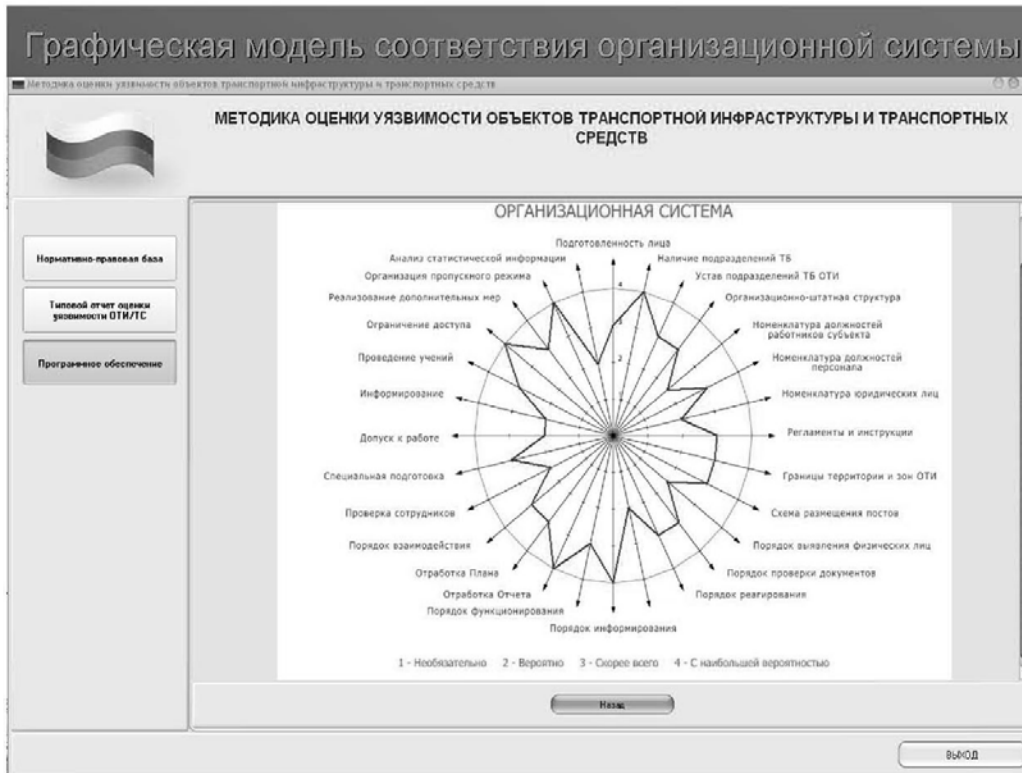


Рис. 6

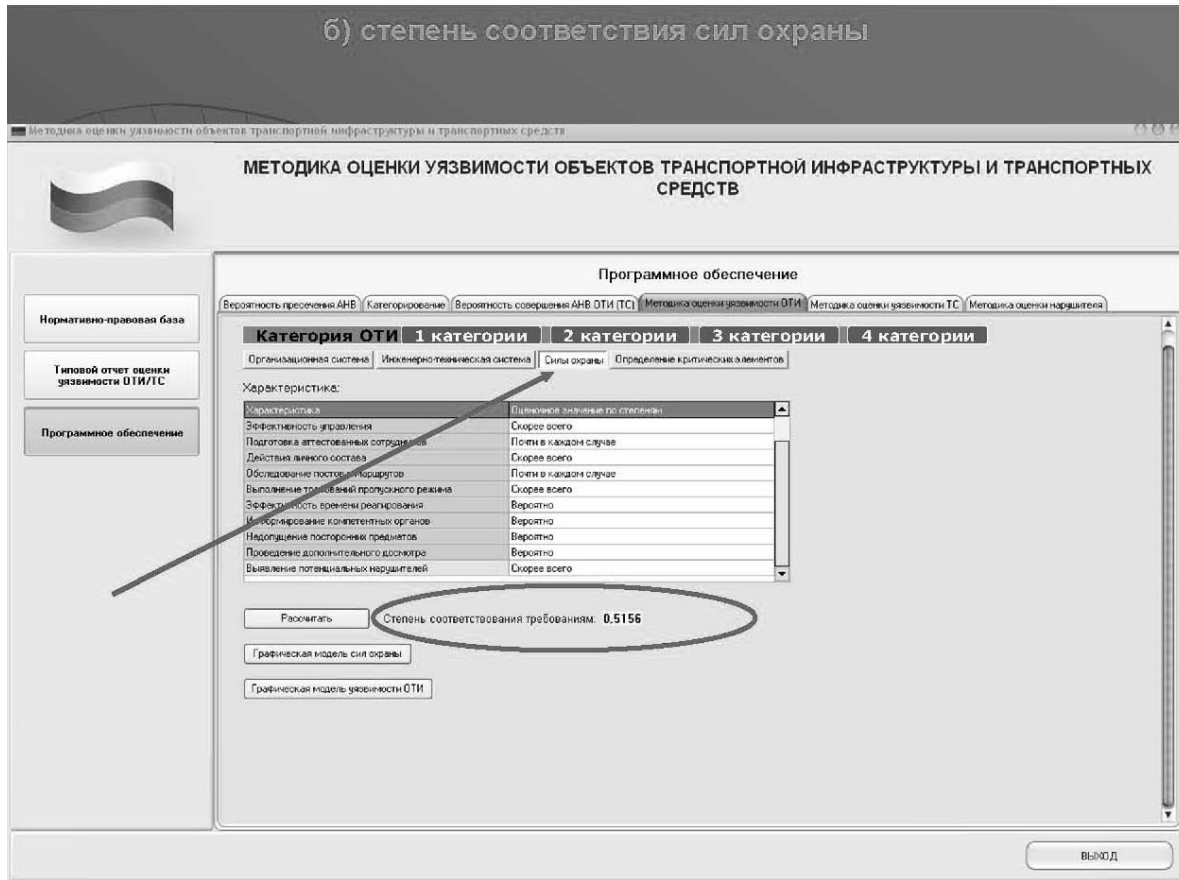


Рис. 7

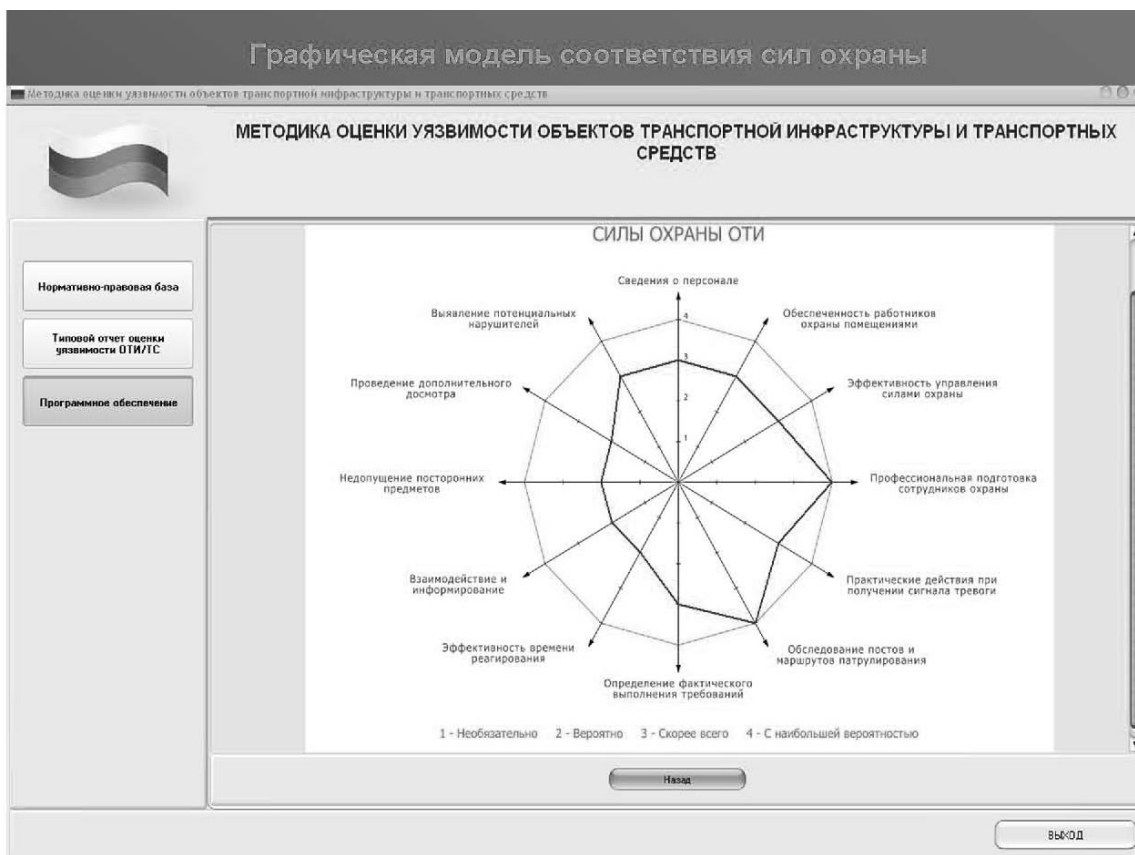


Рис. 8

Созданная графическая модель СОТБ позволяет, наглядно определив степень защищенности ОТИ (организационная система; ИТС; силы охраны), перераспределять риски между 3-мя составляющими системы обеспечения транспортной безопасности (Рис. 9).

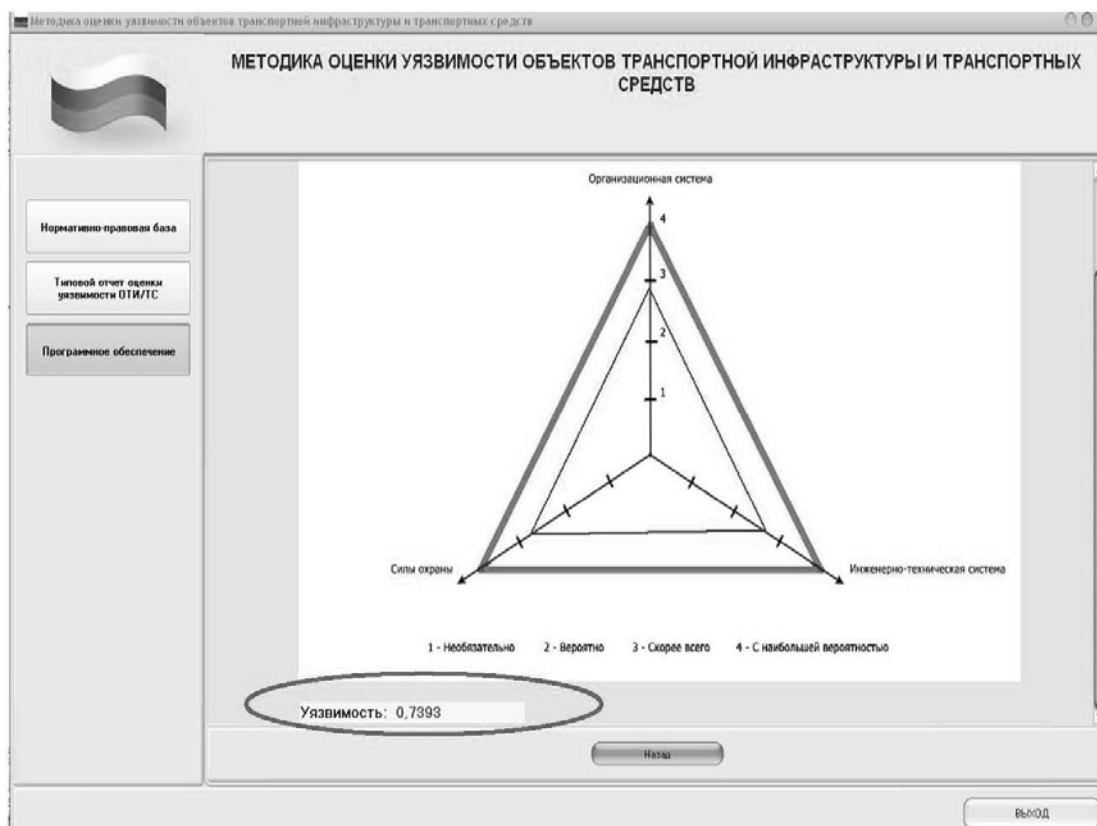


Рис. 9

С помощью программно-аппаратного комплекса, на базе 3D моделирования, детализируются и обосновываются (на основе требований) рекомендации к составу и размещению технических средств и инженерных сооружений обеспечения транспортной безопасности на ОТИ (Рис. 10).

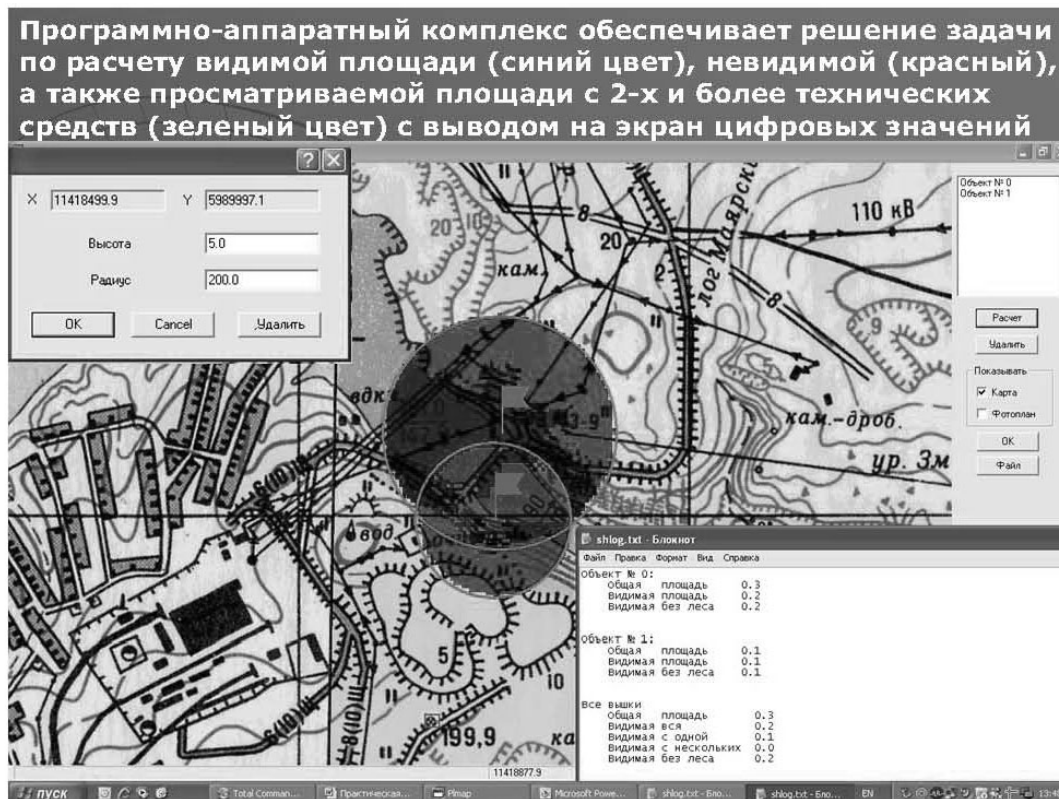


Рис. 10

Определенные с помощью программно-аппаратного комплекса необходимые параметры ТВ – камер и тепловизионных модулей закладываются в характеристики универсального тепловизионно-оптикоэлектронного комплекса «Зоркий ЭЦ» (Рис. 10), разработанного специалистами ЗАО «Эскаорт – Центр» (сканирующая тепловизионная камера с короткофокусным объективом; тепловизионная камера захвата с длиннофокусным объективом; полнофункциональная цветная видеокамера для дополнительной идентификации целей), который предназначен для одновременного решения широкого спектра задач:



- мониторинг (обзор запрограммированных участков) подступов как к объекту, так и к его критическим элементам с помощью сканирующей тепловизионной камеры с короткофокусным объективом (специальное программное обеспечение);
- распознавание, захват и автоматизированное сопровождение цели тепловизионной камерой захвата с длиннофокусным объективом;
- идентификация целей с помощью цветной полнофункциональной видеокамеры с функцией масштабирования изображения;
- интеграция с другими сигнализационными техническими средствами ОТБ для классификации сигнала их срабатывания (Рис. 12)

Для реализации таких требований как передача видеоизображения с ИТС в режиме реального времени на любой уровень управления, а также обеспечения видеонаблюдения за действиями сил транспортной безопасности предлагается использовать систему удаленного видеомониторинга со специальным программным обеспечением.

Система представляет собой распределенную систему с центральным сервером, дающую возможность осуществлять навигацию по объектам и получать в реальном времени видеoinформацию с выбранной камеры слежения (видеоканал), информацию о тревожных сигналах, возникающих на объекте, а



также получать комментарии оператора ИТС обеспечения транспортной безопасности объекта и отдавать распоряжения (аудиоканал).

Основная функциональность системы следующая:

- авторизация пользователя для доступа к системе;
- вывод списка объектов, на которых осуществляется видеонаблюдение, по заданной классификации;
- интерактивная географическая карта с обозначенными объектами;
- возможность просмотра двумерного плана объекта;
- возможность просмотра трехмерной модели объекта;
- получение в режиме реального времени видеосигнала с камер наблюдения, установленных на объекте;
- возможность интерактивного управления камерами наблюдения;
- получение информации о возникающих тревожных сигналах (согласно карточки тревог);
- возможность использования аудиоканала.

Работа с системой осуществляется с помощью настольного приложения пользователя, имеющего удобный и интуитивно понятный интерфейс пользователя, позволяющий без каких-либо специализированных знаний осуществлять вышеописанную деятельность.

Взаимодействие с камерами, установленными на объектах, осуществляется по каналам сети Интернет на основе стандартных протоколов.

Перед пользователем открывается географическая карта Российской Федерации, на которой знаками отмечены все зарегистрированные в системе объекты мониторинга. Пользователь имеет возможность навигации по данной карте (масштабирование от уровня всей страны до уровня конкретного объекта), фильтрации отображаемых ярлыков (по типу объекта) и выбору конкретного объекта.

Также все зарегистрированные объекты отображаются в виде линейного списка, разбитого на группы по типам объектов. Выбрав определенный объект, пользователь получает по нему детальную информацию:

- список последних тревожных сигналов;
- список видеокамер данного объекта;
- список 2D-планов;
- список 3D-моделей этого объекта.

Таким образом, пользователь может либо сразу перейти к конкретно интересующей его камере, либо выбрать определенную зону объекта для исследования. В последнем случае ему предоставляется возможность передвижения по «виртуальному» 3D-представлению объекта. Такой способ наглядно представляет исследуемую территорию: пользователь может посмотреть не только непосредственно то, что «видит» камера (зона охвата любой камеры имеет существенные ограничения), но и то, что ее окружает.

Выбрав на 3D-модели конкретную камеру пользователь переходит в режим просмотра информации, получаемой с камеры в реальном времени с возможностью получения комментария и отдачи распоряжения.

При получении или просмотре информации о тревожных сигналах с объекта пользователь может просмотреть «карточку тревоги», обратиться к видеоархиву на объекте для просмотра видеоданных за определенное время, получать комментарии оператора и отдавать распоряжения (аудиоканал).

Таким образом, программно-аппаратный комплекс (ПАК ЭЦ), разработанный специалистами ЗАО «Эскорт-Центр» позволяет определить риски совершения акта незаконного вмешательства в деятельность ОТИ и дает возможность еще на этапе концептуального проектирования объективно определить оптимальный вариант построения инженерно-технической системы обеспечения транспортной безопасности ОТИ, в соответствии с требованиями по её обеспечению с учётом уровней безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры.

Напоминаем Вам, что в настоящее время вопросы транспортной безопасности регулируются следующими нормативно-правовыми актами:

1. Федеральный закон от 9 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности».
2. Постановление Правительства РФ от 10 декабря 2008 года № 940 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)».
3. Постановление Правительства РФ от 31 марта 2009 года № 289 «Об утверждении Правил аккредитации юридических лиц для проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
4. Постановление Правительства РФ от 22 апреля 2009 года № 354 «О внесении изменений в некоторые постановления Правительства по вопросам транспортной безопасности».
5. Распоряжение Правительства РФ от 5 ноября 2009 года № 1653-р «Об утверждении перечня работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности».
6. Приказ Минтранса РФ от 29 января 2010 года № 22 «О порядке ведения Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
7. Приказ Минтранса РФ от 11 февраля 2010 года № 34 «Об утверждении порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
8. Приказ Минтранса РФ от 5 февраля 2010 года № 27 «Об утверждении Порядка ведения Реестра аккредитованных организаций на проведение оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
9. Приказа Минтранса России, ФСБ России, МВД России от 5 марта 2010 года № 52/112/134 «Об утверждении Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
10. Приказ Минтранса РФ от 12 апреля 2010 года № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств».
11. Приказ Минтранса РФ от 6 сентября 2010 года № 194 «О порядке поручения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками информации по вопросам обеспечения транспортной безопасности».
12. Приказ Минтранса РФ от 8 февраля 2011 года № 42 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности. Учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств автомобильного транспорта и дорожного хозяйства».
13. Приказ Минтранса РФ от 21 февраля 2011 года № 62 «О порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности».

Целевая рассылка издания

- Организации – члены Некоммерческого партнерства «Единая Транспортная Система «Российские Автобусные Линии»
- Организации – члены Общественного совета по совершенствованию деятельности автовокзалов
- Пассажирские автотранспортные предприятия
- Организации, эксплуатирующие автовокзалы и пассажирские автостанции
- Некоммерческие организации в сфере транспорта
- Органы исполнительной власти субъектов Российской Федерации в сферах транспорта, градостроения и природопользования
- Государственная Дума Федерального собрания Российской Федерации
- Совет Федерации Федерального собрания Российской Федерации
- Полномочные представители Президента Российской Федерации в Федеральных округах
- Министерство транспорта Российской Федерации
- Министерство внутренних дел Российской Федерации
- Государственная инспекция безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации и его территориальные управления
- Генеральная прокуратура Российской Федерации
- Федеральная служба безопасности Российской Федерации и ее территориальные управления
- Федеральная служба по надзору в сфере транспорта, территориальные управления государственного автодорожного надзора
- Территориальные органы исполнительной власти города Москвы
- Профсоюзные организации в сфере автомобильного транспорта
- Общества защиты прав потребителей
- Научно-исследовательские и высшие учебные организации в сфере автомобильного транспорта
- ОАО «Российские железные дороги»

Организации следующих видов деятельности: реализация автобусов, запасных частей, топлива; техническое обслуживание, ремонт, переоборудование автобусов; спутниковая навигация; страхование, реклама.

Подписка на журнал «Российские Автобусные Линии. Проблемы и перспективы развития» осуществляется: Каталог российской прессы «Почта России» - Индекс 11129 (со 2-го полугодия 2010г.), а также непосредственно через редакцию журнала на все номера журнала.

Адрес редакции:

115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д., д. 1

Тел.\факс (495) 633-12-89

E-mail: info@rosbuslines.ru

www.rosbuslines.ru



Городской автобус 15 (32) мест/
 Пригородный автобус 18 мест **Hyundai County Kuzbas**
 2 пассажирские двери,
 дизельный двигатель Hyundai D4DD 140 л.с.,
 кузов и комплектующие из Кореи



Туристический автобус **Higer 6119**
 Пассажировместимость – 47
 Ремни безопасности, Cummins 270л.с.,
 кондиционер, стеклопакет, пневмо, ABS,
 Webasto, Wabco



Туристический автобус **Higer 6885**
 Пассажировместимость – 35+1
 Ремни безопасности, Cummins 210 л.с.,
 кондиционер, стеклопакет, пневмо, ABS,
 Webasto, Wabco



Туристический автобус **Higer 6109**
 Пассажировместимость – 41+1
 Ремни безопасности, Cummins 270л.с.,
 кондиционер, стеклопакет, пневмо, ABS,
 Webasto, Wabco



Городской автобус **Higer 6118GS**
 Пассажировместимость – 63
 (31 – посадочное) Cummins 210л.с.,
 пневмо, ABS, Webasto, Wabco



Туристический автобус **Higer 6129**
 Пассажировместимость – 49+1
 Cummins 330 л.с., пневмо, ABS, Webasto, Wabco.
 Туалет, кулер, холодильник (опция)



Городской автобус **Higer 6891GA**
 Пассажировместимость – 47
 (28 – посадочных)
 Cummins 185л.с., пневмо,
 ABS, Webasto, Wabco

Информационному бюллетеню "Российские автобусные линии. Проблемы и перспективы развития" 5 лет!



Некоммерческое партнерство «Единая транспортная система «Российские автобусные линии»
115419, г. Москва, 4-й Верхний Михайловский пр-д, д.1

тел: +7(495) 633-12-89, e-mail: info@rosbuslines.ru, www.rosbuslines.ru