«ЗА ПЯТЬ ЛЕТ БЫЛА ПРОДЕЛАНА ОГРОМНАЯ РАБОТА»

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР ТРАНСПОРТНОЙ ДИРЕКЦИИ ОЛИМПИЙСКИЙ ИГР (ТДОИ) АНДРЕЙ ЖУКОВ РАССКАЗАЛ ПЕТРУ КУЗНЕЦОВУ О ПОДГОТОВКЕ К ГЛАВНОМУ РОССИЙСКОМУ ИНФРАСТРУКТУРНОМУ ПРОЕКТУ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ И ПОДХОДАХ К ПЛАНИРОВАНИЮ И ОРГАНИЗАЦИИ ТРАНСПОРТНОЙ ЛОГИСТИКИ В СОЧИ.

BUSINESS GUIDE: Расскажите, с чего вообще начинается планирование такого масштабного проекта?

АНДРЕЙ ЖУКОВ: Всегда с постановки целей и определения круга задач, за которые организация несет ответственность.

BG: И что же входило в обязанности ТДОИ?

А. Ж.: Строительство спецавтопарков и логистического транспортного центра (ЛТЦ), разработка и внедрение комплексной схемы организации движения (КСОД) и автоматизированной системы управления дорожным движением (АСУДД), приобретение специализированного транспорта для обслуживания клиентских групп.

BG: Кроме этого ТДОИ еще занималась грузоперевозкой для объектов в Сочи. Что сложнее?

А. Ж.: Так сразу и не скажешь: оба направления работы были по-своему сложны. А уж об их важности и говорить не приходится. Грузоперевозки были одним из наших приоритетов на протяжении пяти лет (с 2008 по 2013 год.— **BG**). За это время мы доставили более 100 млн тонн грузов, причем всеми видами транспорта. Одновременно с этим мы продумывали транспортную логистику Олимпийских и Паралимпийских игр. Одним из главных документов Игр стал разработанный нами Олимпийский автобусный операционный план, в котором транспортное обеспечение Игр было продумано до мелочей.

BG: Как разрабатывались маршруты для отдельных групп (журналистов, спортсменов, организаторов)? Кому отдавался приоритет, как разводились потоки?

А. Ж.: Маршруты для так называемых клиентских групп продумывались нами с учетом расписания соревнований и тренировок спортсменов, с учетом пиковых нагрузок при перемещениях болельщиков. Словом, с учетом индивидуальных потребностей каждой клиентской группы, ведь зрителей нужно доставить от мест проживания до мест соревнований, спортсменов — от Олимпийской деревни до арен, а журналистов — к медиацентрам. И для всех важно, чтобы транспорт шел строго по расписанию, ведь только тогда можно планировать распорядок дня. Это крайне важный момент.

Все маршруты были увязаны в единый транспортный мастер-план Игр, разработанный с учетом рекомендаций Международного олимпийского комитета (МОК). Хотел бы подчеркнуть, что схемы передвижения гостей и участников Игр не ущемляли интересов жителей города.

BG: Для организации такого сложного проекта, как Олимпиада, требуется совершенно иная подготовка кадров. Расскажите, что собой представляла обучающая программа для водителей?

А. Ж.: Чтобы вы понимали масштаб задачи: для перевозки зрителей и спортсменов нами было задействовано 963 автобуса большой вместимости и 190 автобусов — малой, для которых было построено 7 спецавтопарков. То есть вы представляете, сколько водителей нам необходимо было переобучить. А ведь через разработанную нами программу прошли еще и водители, которые обеспечивали перевозки маломобильных групп населения. Это совершенно особая подготовка.

ДЛЯ ПЕРЕВОЗКИ ЗРИТЕЛЕЙ И СПОРТСМЕНОВ БЫЛО ЗАДЕЙСТВОВАНО 963 АВТОБУСА БОЛЬШОЙ ВМЕСТИМОСТИ И 190 АВТОБУСОВ — МАЛОЙ, ДЛЯ КОТОРЫХ БЫЛО ПОСТРОЕНО 7 СПЕЦАВТОПАРКОВ

РИА НОВОСТИ

Обучающая программа была разработана преподавателями Института сферы обслуживания и предпринимательства (филиал Донского государственного технического университета.— **BG**) и получила положительный отзыв экспертного сообщества, в том числе в администрации города Сочи. Обучение водителей проходило дистанционно: стажировка, которую в общей сложности прошло более 2,5 тыс. водителей, длилась шесть дней и включала в себя не только обкатку олимпийских маршрутов Прибрежного и Горного кластеров. Нам было важно, чтобы водитель олимпийского транспорта имел представление и о транспортной системе Сочи, и о схемах расположения транспортно-пересадочных узлов, спецавтопарков, об олимпийских полосах и знаках. Кроме того, на лекциях особое внимание мы уделяли тонкостям при перевозке спортивного оборудования и совершенствованию навыков общения с иностранными спортсменами и другими клиентскими группами.

BG: Во время Игр было установлено много новых знаков.

А. Ж.: Все знаки и современные светофоры являлись частью КСОД и АСУДД. Например, только в Сочи было установлено более 2 тыс. новых дорожных знаков, как временных, так и постоянных. В основном временные знаки были сконцентрированы в районах железнодорожных вокзалов Сочи и Адлера, Имеретинской низменности и Горного кластера — словом, там, где нам необходимо было добиться бесперебойного движения олимпийского транспорта.

BG: По примеру всех последних Олимпиад в Сочи использовались выделенные полосы для олимпийского транспорта. Где они были размещены и в чем была их особенность?

А. Ж.: Мы понимали, что организовать движение олимпийского транспорта без выделения под него специальных полос невозможно. Олимпийские выделенки — это, можно сказать, обязательное транспортное условие проведения Игр. Они необходимы, чтобы соблюдался график движения транспорта, чтобы участники Олимпиады и зрители могли планировать свои поездки. При организации олимпийских полос мы сначала определили приоритетные маршруты: на участках улицы Горького от железнодорожного вокзала Сочи до Курортного проспекта, далее от Курортного проспекта до железнодорожного вокзала Адлера и оттуда до аэропорта Сочи, а также на совмещенной дороге до Красной Поляны и участке автомобильной дороги М-27 Адлер—Веселое. Согласно международной практике, по олимпийским полосам, которые имели соответствующую маркировку, могли ездить только аккредитованный транспорт и машины специальных служб.

BG: Вам в помощь Госдума быстро приняла закон об олимпийских штрафах за нарушения ПДД. Были ли нужны столь суровые меры?

А. Ж.: Вы знаете даже на примере Москвы, где были введены выделенные полосы для общественного транспорта, что расплата за нарушения ПДД должна быть неотвратимой. Иначе принимаемые меры по облегчению движения олимпийского транспорта просто не имели бы смысла. Так что принятые Госдумой поправки за нарушение «олимпийских» правил движения пришлись как нельзя кстати. Был установлен штраф в размере 5 тыс. рублей за выезд на олимпийскую полосу. Благодаря столь суровой мере мы почти не наблюдали нарушений, связанных именно с выделенками. Кроме того, был введен штраф в 3 тыс. рублей за передвижение по Сочи на не аккредитованном для Игр транспорте. Все эти меры помогли нам снизить автомобильный трафик в городе и обеспечить удобное движение олимпийского транспорта.

BG: Как раз насущный для сочинцев вопрос об аккредитации для автотранспорта. Что в себя включала эта процедура? С какими трудностями вы сталкивались?

А. Ж.: Основная трудность заключалась в том, чтобы в крайне сжатые сроки продумать и реализовать механизм выдачи свидетельств — от информирования населения и подготовки нормативной базы до непосредственной выдачи документов. А вот сам процесс получения подобной аккредитации был не таким уж и сложным: заявитель должен был обратиться в администрацию города или Оргкомитет Игр, и при положительном решении данные о его транспорте заносились в компьютерную программу, где последовательно обрабатывались сотрудниками Транспортной дирекции и проверялись правоохранительными органами. В случае если нареканий к заявке не возникало, оформлялось и выдавалось свидетельство о том, что данное транспортное средство имеет право передвигаться по дорогам олимпийского Сочи. На конец февраля было выдано 43 тыс. аккредитационных свидетельств, из них примерно 10 тыс.— для обеспечения жизнедеятельности города и 33 тыс.— для проведения Олимпийских игр.

BG: Перехватывающие парковки — словосочетание скорее из обихода московских водителей. Но в Сочи на время Игр такие парковки тоже появились.

REUTERS

НАКАНУНЕ ИГР ТОЛЬКО В СОЧИ БЫЛО УСТАНОВЛЕНО ОКОЛО 2000 НОВЫХ ДОРОЖНЫХ ЗНАКОВ