А. Ж.: Да, перехватывающие парковки — одна из действенных мер при организации движения транспорта во время Олимпиад. Всего их было девять, их вместимость варьировалась от 70 до 2,5 тыс. машин. Стоянки работали в круглосуточном режиме, а данные о свободных местах были размещены на электронных табло переменной информации. Получилось очень удобно. Парковки мы размещали в шаговой доступности от остановок общественного транспорта, расписание которого можно было узнать на специальных стойках информации. Транспорт ходил с интервалом 5–10 минут.

BG: Как модернизировалась дорожная сеть Сочи?

А. Ж.: Конечно, самым масштабным и сложным инфраструктурным объектом, построенным специально к Играм, стала совмещенная автомобильная и железная дорога Адлер—«Альпика-Сервис». Это настоящее инженерное чудо! Эта дорога стала не только основной пассажирской магистралью Игр, но и ключевым связующим элементом в транспортной инфраструктуре всего региона. Но учитывая размах этого проекта, обычно забывают о не менее значимых инфраструктурных свершениях. Например, было уложено 967,4 тыс. кв. м дорожного покрытия и тротуаров, построено более 360 км дорог и мостов, 4 новые городские транспортные развязки, 6 федеральных и 8 только в составе Дублера Курортного проспекта. Это сама крупная дорога, возведенная внутри города: ее общая протяженность составляет около 17 км, при этом она проходит через горную местность, включая в себя 9 тоннелей и 13 эстакад.

BG: Вы уже обмолвились о КСОД и АСУДД. Расскажите, что это за системы?

А. Ж.: Внедрение систем КСОД и АСУДД было принципиальным моментом. Благодаря этим разработкам мы повысили пропускную способность магистралей города, минимизировали временные потери участников дорожного движения, снизили негативное воздействие на окружающую среду, повысили информированность водителей и были готовы отреагировать на любую чрезвычайную ситуацию на дорогах.

В рамках этих проектов городские магистрали были оборудованы системами видеонаблюдения, датчиками для мониторинга дорожного движения, информационными табло, а также системами фиксации нарушений ПДД и мониторинга метеорологической обстановки. А оптимизация работы светофоров на перекрестках позволила нам сократить задержки транспорта. Весь комплекс работал круглосуточно, информация в режиме реального времени стекалась в Центр управления дорожным движением. Кроме того, в рамках проекта КСОД были разработаны и установлены транспортные фильтры — устройства, предназначенные для бесперебойного движения аккредитованного транспорта.

REUTERS

ПЕРЕД НАЧАЛОМ ИГР БЫЛО ВЫДАНО 43 ТЫСЯЧИ АККРЕДИТАЦИОННЫХ СВИДЕТЕЛЬСТВ НА ТРАНСПОРТ, ПОЗВОЛЯЮЩИХ ВЫЕЗЖАТЬ НА СОЧИНСКИЕ ДОРОГИ

BG: Что они собой представляли?

А. Ж.: Фильтры считывали информацию с транспондеров. Это своего рода приемопередатчики, которые создают ответный сигнал при правильном электронном запросе. Такие приборы часто используются для быстрого проезда пунктов оплаты на парковках. Эти устройства были установлены на лобовом стекле аккредитованного транспорта. Датчики считывали информацию, а затем подавался сигнал для пропуска автомобиля. Всего для контроля проезда транспортных средств в Горном и Прибрежном кластерах на подъездах к спортивным объектам, а также на совмещенной автодороге от Адлера до Красной Поляны было установлено 15 транспортных фильтров.

BG: В ходе подготовки к Играм вы встречались с английскими коллегами. Что у них почерпнули?

А. Ж.: Прежде всего нас интересовала работа лондонского Центра транспортного координирования, в котором были задействованы представители Оргкомитета Игр, администрации и полиции города, а также диспетчеры, осуществлявшие мониторинг дорожной сети и работы общественного транспорта. А это, между прочим, 8 тыс. автобусов. Нам показали, как благодаря регулированию светофоров, оборудованных камерами наружного наблюдения, а также датчиками движения транспорта, можно добиться сокращения дорожных заторов в разных частях города. Работа в этом центре велась в две смены 24 часа в сутки. Это был очень полезный опыт, который мы применили при организации сочинского ЛТЦ, в котором также были заняты представители разных ведомств и организаций.

BG: Как работал этот центр во время Олимпиады?

А. Ж.: Логистический центр, имевший, кстати, резервное электроснабжение и резервированные каналы связи, был мозгом Олимпиады. В него стекалась вся информация о движении транспорта, сведенная в единую систему. Именно ЛТЦ позволил нам существенно повысить эффективность управления олимпийским транспортным комплексом, снизить потребность в автотехнике и повысить качество транспортного обслуживания населения, участников и гостей зимних Игр. На базе этого центра мы создали информационную систему управления мультимодальными, грузовыми и пассажирскими перевозками всеми видами транспорта. Для России это уникальная система.

BG: Одна из самых сложных задач на любой зимней Олимпиаде — организация перевозок в Горном кластере. Как велась работа на этом направлении?

А. Ж.: Транспортная инфраструктура в горах строилась практически с нуля: автомобильные и железные дороги, вокзалы, комплекс канатных дорог — всего этого просто не существовало. Поэтому нашей основной задачей было обеспечить повышенные меры безопасности движения. Так, на участках новой улично-дорожной сети нами были сформированы маршруты, на которых было необходимо обеспечить максимально безопасную перевозку пассажиров. Начиная с 2010 года в этих целях на маршрутах Горного кластера неоднократно проводилось тестирование автобусов различных марок. Особое внимание при испытаниях уделялось типу подвижного состава и особенностям конструкции транспортных средств: снабжена ли машина системой курсовой устойчивости, автоматическим переключением передач.

Большим подспорьем для нас было то, что планирование инфраструктуры шло на ранних стадиях проектирования и строительства спортивных объектов. Это позволило построить дороги и вокзалы с учетом большого потока пассажиров, который мы прогнозировали во время Игр.

BG: Как оценили вашу работу в МОК и сами участники Игр, в частности иностранные спортсмены?

А. Ж.: Никаких нареканий мы не услышали — ни от МОК, ни от спортсменов. Наоборот, хвалили. За пять лет была проделана огромная работа, и нам очень приятно, что ее так высоко оценили. ■

САМЫМ МАСШТАБНЫМ И СЛОЖНЫМ ИНФРАСТРУКТУРНЫМ ОБЪЕКТОМ, ПОСТРОЕННЫМ СПЕЦИАЛЬНО К ИГРАМ, СТАЛА СОВМЕЩЕННАЯ АВТОМОБИЛЬНАЯ И ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА АДЛЕР—«АЛЬПИКА-СЕРВИС»

↑