

# ЗА ОТЛИЧНЫЙ РЕЙС



КОРПОРАТИВНОЕ ИЗДАНИЕ ГУП «МОСГОРТРАНС»

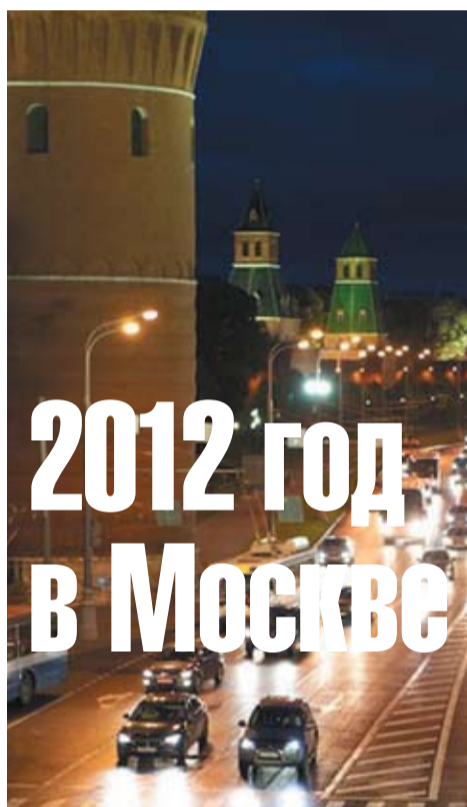
1 (54) январь, 2012

## Уважаемые читатели!

Вы держите в руках первый в 2012 году номер корпоративного издания «За отличный рейс». Он во многом отличается от предыдущих выпусков, прежде всего — в статусе. В конце минувшего года наш информационный лист был зарегистрирован Федеральной службой в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций как средство массовой информации. Теперь корпоративное издание ГУП «Мосгортранс» получило официальный статус и по праву может называться газетой. Надеемся, что это событие станет толчком для развития, поиска новых тем, форм подачи информации.

Наша цель — сделать газету по-настоящему интересной и актуальной. Добиться этого мы сможем только с вашей помощью, поэтому ждем предложений, вопросов и пожеланий.

Редакционная коллегия



## станет годом развития транспорта

Московская городская дума утвердила бюджет города на 2012-2014 годы, значительная часть которого будет направлена на реализацию программы развития транспортной системы города. В этом году на ее выполнение планируется потратить почти 340 миллиардов рублей, что на 11,6 миллиарда рублей больше, чем планировалось ранее.

Развитие общественного наземного транспорта предполагает закупку новых транспортных средств, а также модернизацию автобусных, троллейбусных и

трамвайных парков. Всего в 2012 году из городского бюджета на это потратят почти 27 миллиардов рублей.

Для того чтобы москвичи и жители ближнего Подмосковья могли оценить старания властей в сфере общественного транспорта, в городе планируется строить транспортно-пересадочные узлы и автовокзалы. Они должны стать пунктами, в которых водители смогут оставлять свои машины и отправляться в центр города на метро или автобусе.

В 2012 году их организация начнется у станций метро «Ясенево», «Водный стадион», «Полежаевская», «Бульвар Дмитрия Донского», а также в Новокосино и на Пятницком шоссе.

Эти меры направлены на то, чтобы сделать жизнь горожан проще. Например, чтобы время от дома до работы у них занимало на 15-20 процентов меньше, чем сейчас. По-прежнему главной задачей для правительства станет отказ водителей от поездок на личных автомобилях.

ЧИТАЙТЕ  
В НОМЕРЕ

### Скоростной трамвай, экобусы и электробусы...

О перспективах развития общественного транспорта столицы, оценка итогов работы в 2011 году — во вступительном слове к читателям генерального директора ГУП «Мосгортранс» Петра Иванова и аналитическом материале.

СТР. 2

### Доверяй, но проверяй

С 2011 года все новые автобусы проходят входной контроль в специализированном сервисном центре. С этих пор нареканий на качество машин стало меньше.

СТР. 4

### Движение по «выделенке»

О перспективах организации выделенных полос для движения общественного транспорта — в интервью с директором филиала Служба движения Анатолием Васюковым.

СТР. 5

### Фальшивые больничные

Подделка больничных листов преследуется по закону. Какие меры ответственности предусмотрены за предъявление фальшивок? Ответ — в нашем материале.

СТР. 8

ЦИФРА НОМЕРА

## На 120 млн человек может вырасти число пассажиров общественного транспорта Москвы за год

Власти Москвы ожидают увеличения числа пассажиров городского общественного транспорта на 3,3% по итогам 2012 года, сообщил журналистам руководитель столичного департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Максим Ликсутов.

Ранее заместитель мэра столицы по вопросам транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры Николай Лямов заявил, что услугами общественного транспорта Москвы в 2011 году воспользовались 3,6 миллиарда человек, что на 100 миллионов больше, чем в 2010 году.

«Мы считаем, что в 2012 году общий объем

пассажиров общественного транспорта вырастет на 120 миллионов человек относительно 2011 года. Считаем, что это реально», — отметил Ликсутов.

По его данным, объем перевозок пассажиров на наземном городском общественном транспорте увеличится на 5%.

Кроме того, добавил глава департамента, в парке ГУП «Мосгортранс» появятся 830 новых автобусов, 363 троллейбуса и 60 трамваев. Власти Москвы также планируют, что скорость движения на выделенных полосах для общественного транспорта увеличится до 25 километров в час.

РИА Новости



## О ГЛАВНОМ

# У наземного пассажирского транспорта большое будущее



Дорогие друзья!

Минувший год стал во многом определяющим для развития наземного городского транспорта столицы. Современная политика города — отдать приоритет пассажирским перевозкам, сделать наши автобусы, троллейбусы и трамваи быстрыми и комфортными.

Первые итоги уже ощутимы: к концу года для нашего транспорта было выделено почти 90 км отдельных полос, что в среднем на 20 процентов увеличило скорость движения автобусов и троллейбусов. Ежедневно на улицы города выходят сотни новых современных автобусов — экологических, удобных, в том числе и для маломобильных граждан. В городе уже функционируют три скоростных полукруглых маршрута, набирающие популярность среди пассажиров. Есть и результат — пассажиропоток увеличился на 3,5 процента, а всего за год мы перевезли более полутора миллиардов человек. А это значит, что москвичи все чаще оставляют машины дома и пересаживаются в салоны нашего подвижного состава.

Повышенное внимание к городскому пассажирскому транспорту налагает на нас большую ответственность, которую, я уверен, мы оправдаем.

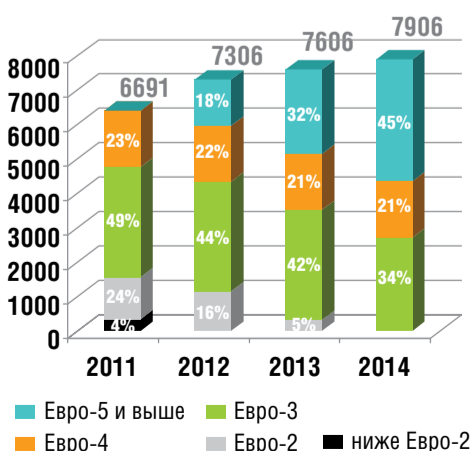
**Петр Иванов,**  
генеральный директор ГУП «Мосгортранс»,  
главный редактор «За отличный рейс»

### НА СМЕНУ УСТАРЕВШИМ МАШИНАМ — ТРАНСПОРТ ЕВРОСТАНДАРТА

В соответствии с городской программой «Развитие транспортной системы на 2012–2016 годы» план перевозки на 2012 год увеличен по сравнению с 2011 годом на 2,23 %, в том числе пассажиров, полностью оплачивающих свой проезд на 4,8 %.

На сегодняшний день инвентарная численность парка автобусов ГУП «Мосгортранс» составляет 6635 единиц, в том числе 15% из них эксплуатируются с превышением срока полезного использования.

### Прогноз экологических показателей двигателей автобусного транспорта до 2014 года



В целях обновления подвижного состава автобусного транспорта Правительством Москвы выделены средства и размещен заказ на поставку в 2011 году 2070 автобусов.

Данные транспортные средства имеют ряд преимуществ: низкий уровень пола, создание условий для перевозки маломобильных групп граждан, наличие устройств автоматизированного сбора проездной платы, систем кондиционирования воздуха, экологический класс двигателей стандарта Евро-4 и Евро-5.

Государственные контракты на поставку данной техники подписаны и в настоящее время идет поставка и постепенный ввод новых автобусов в эксплуатацию. Уже получено 1552 автобуса.

Если говорить об электротранспорте, то в данный момент на балансе ГУП «Мосгортранс» находится 1631 троллейбус, 970 трамвайных вагонов.

С целью реализации Программы развития наземного городского транспорта в период 2007–2009 гг. в рамках Государственных контрактов, в ГУП «Мосгортранс» было поставлено 335 троллейбусов, 264 трамвая, в том числе проведена модернизация 70 чешских трамвайных вагонов модели Т-3. В 2010 году было получено 110 новых низкопольных троллейбусов, 23 новых низкопольных трамвая и модернизировано 10 чешских вагонов.

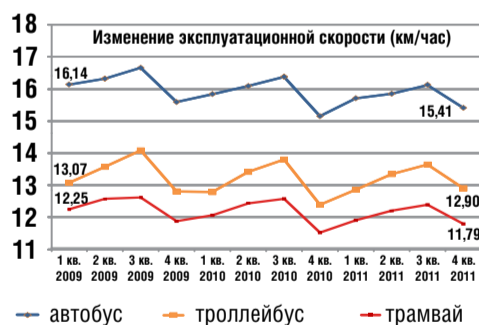
В 2011 году заключены контракты на поставку 100 низкопольных троллейбусов большой вместимости и 30 трамвайных вагонов большой вместимости с низким уровнем пола.

Также в минувшем году проводились работы по реконструкции производственно-технической базы 11-го автобусного парка для обеспечения технической эксплуатации автобусов, использующих компримированный природный газ. Введена в эксплуатацию конечная станция на ул. Москворечье, ведется строительство конечных станций на Карамышевская наб., ул. Чечулина, 2-й Красногвардейском пр., ул. Академика Анохина, Лыковском пр. в 1-м и 4-м микрорайоне Щербинки.

### ПРОБЛЕМУ С ПРОБКАМИ РЕШАТ ВЫДЕЛЕННЫЕ ПОЛОСЫ

Создание выделенных полос для общественного транспорта — одно из приоритетных направлений Плана первоочередных мер по борьбе с пробками в Москве «Город, удобный для жизни», разработанного по инициативе мэра столицы Сергея Собянина в конце 2010 года.

### Качественные показатели обслуживания пассажиров



Основными целями организации выделенных полос для движения транспорта общего пользования являются: повышение привлекательности общественного транспорта и перераспределение потребности в поездках с индивидуального транспорта на общественный, повышение эксплуатационной скорости подвижного состава общественного транспорта, повышение безопасности движения и качества обслуживания пассажиров.

Анализ работы общественного транспорта по выделенным полосам, введенным в эксплуатацию, показывает, что эксплуатационная скорость на одних участках увеличилась на 11,2%, а на участке просп. Андропова от ст.м. «Коломенская» до Каширского шоссе — на 43%.

На сегодняшний день введено в эксплуатацию 88,6 км выделенных полос на 12 участках улично-дорожной сети города. До конца 2012 года предусмотрено обустройство выделенных полос для движения общественного транспорта на 16 направлениях общей протяженностью 228,7 км.

### ТРАНСПОРТ СТАНЕТ ЭКОЛОГИЧНЕЕ И БЕЗОПАСНЕЕ

На сегодня отсутствуют определенные нормативные документы, регламентирующие порядок применения электробусов и экобусов. Тем не менее, начиная с 2008 года, у нас проводятся экспериментальные работы, связанные с введением в эксплуатацию электроавтобусов на маршрутах столицы.

В 2008 году в 4 троллейбусном парке проводилась опытная эксплуатация электробуса Efo производства компании Eco Power Technology. К сожалению, была выявлена непригодность данного транспортного средства к работе при низких температурах.

Далее, с декабря 2010 по июль 2011 года опробовалась другая перспективная модель экобуса Тролза-5250 с гибридным тяговым приводом. Он создан на базе низкопольного троллейбуса Тролза-5265 «Мегаполис», хорошо зарекомендовавшего себя при эксплуатации в городе Москве. Экологические показатели экобуса соответствуют норме Евро-5. Однако результаты опытной эксплуатации показали, что и данная модель электроавтобуса нуждается в доработке газотурбинной установки в части ее работы при низких температурах. После доработки автобуса на заводе-изготовителе мы сможем провести повторные эксплуатационные испытания экомашин.

### В МОСКВЕ ПОЯВЯТСЯ НОВЫЕ ВИДЫ ТРАНСПОРТНОГО СООБЩЕНИЯ

В рамках долгосрочной программы развития перевозок наземным городским общественным транспортом до 2016 года планируется повысить численность парка подвижного состава до 8000 автобусов, причем за период 2012–2014 гг. инвентарь планируется увеличить на 1000 единиц.

Будет изменена структура парка автобусов по классам вместимости. В период с 2012 по 2016 год планируется поступление новых автобусов в объеме 5500 машин. С 2012 года предлагается приобретение автобусов экологического класса только Евро-5 и выше.

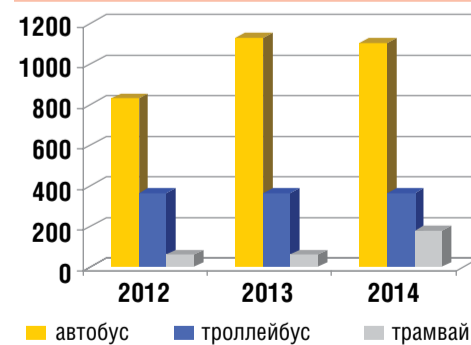
К 2015 году весь подвижной состав автобусного транспорта будет низкопольным и адаптированным для перевозки лиц с ограниченными физическими возможностями.

К концу 2014 года 11-й автобусный парк будет полностью укомплектован газовыми автобусами.

Замену автобусов малой вместимости Fiat Ducato предполагается осуществлять транспортными средствами, оборудованными местами для перевозки людей в инвалидных колясках, в салоне будет обеспечено пространство для стоящих пассажиров.

Автобусы большой и особо большой вместимости будут соответствовать самым современным требованиям. Кроме того, после проведения эксплуатационных испытаний будет рассмотрен вопрос приобретения гибридных транспортных средств и электробусов.

### Поставка подвижного состава на период 2012–2014 годы.



Предполагается развитие скоростных автобусных систем. На первоначальном этапе обслуживание скоростных автобусных линий предполагается осуществлять существующим подвижным составом, окрашенным в другой цвет.

В последующие годы ГУП «Мосгортранс» будет планомерно осуществлять закупку современного

подвижного состава электротранспорта с целью замены устаревшего.

В период 2012–2014 гг., в рамках реализации Программы города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 гг.», планируется закупить 1089 троллейбусов большой вместимости и 300 трамваев с низким уровнем пола.

2 сентября 2011 года была принята Государственная программа города Москвы «Развитие транспортной системы на 2012–2016 гг.». Основная ее цель — обеспечение комфортных условий для жителей столицы с помощью доступной для всех слоев населения системы городского пассажирского транспорта.

Программа предусматривает развитие новых видов сообщения, в том числе скоростного трамвая, строительство объектов транспортной инфраструктуры (троллейбусных и трамвайных линий, тяговых подстанций, конечных станций, автобусных и троллейбусных парков, трамвайных депо и т.п.), автовокзалов и транспортно-пересадочных узлов, модернизацию трамвайных путей, обновление подвижного состава.

В 2012 году в рамках Программы планируется проведение проектных и строительных работ по ряду объектов транспортной инфраструктуры. Вот некоторые из них: 9 конечных станций, открытая стоянка для филиала 4-й автобусный парк в Новокосино, троллейбусные линии с тяговыми подстанциями по Волоколамскому шоссе для троллейбусного парка в Митино, продление троллейбусной линии от Бескудниковского бульвара до железнодорожной станции «Бескудниково», по ул. Хамовнический Вал от Лужнецкого проезда до Комсомольского проспекта.

Программой «Развитие транспортной системы на 2012–2016 гг.», принятой Правительством Москвы, предполагается разработка и реализация схемы транспортного обслуживания населения с использованием легкорельсового внеуличного транспорта — скоростного трамвая.

Специалистами ГУП «Мосгортранс» рассмотрены и подготовлены замечания и предложения по проектам первых этапов строительства линий скоростного трамвая на участках «пос. Северный — ст. м. «Алтуфьево» — ст. м. «Медведково» и «ст. метро «Шоссе Энтузиастов» — район Ивановское и города Балашиха Московской области».

### ЭНЕРГОЭФФЕКТИВНОСТЬ — ДАЖЕ В УСЛОВИЯХ ЗИМНИХ ХОЛОДОВ

Одна из актуальных задач зимнего периода — это обеспечение комфортной температуры в салонах всех видов подвижного состава независимо от температуры наружного воздуха. Именно этот вопрос является предметом многочисленных жалоб пассажиров в период экстремальных морозов. В этом отношении была проделана большая комплексная работа, в том числе проведена ревизия и ремонт систем отопления салонов, выполнены работы по подготовке предпусковых подогревателей и воздушных отопителей, обеспечена герметичность дверей, форточек и крышевых люков. Работники эксплуатационных филиалов ежедневно при выпуске на линию осуществляют проверки исправности отопительного оборудования в салонах — на маршруты выходят только исправные машины.

Энергосбережение — еще один важный вопрос, над которым необходимо работать постоянно, и особенно в условиях работы в осенне-зимний период. Федеральным законом и Городской целевой программой на 2011–2014 гг. предусмотрено ежегодное снижение потребления энергии в размере 3% по всем видам ресурсов.

Для выполнения поставленных задач осуществляется замена и реконструкция устаревшего теплооборудования, модернизация и внедрение оптимальных режимов вентиляционных систем, замена устаревших электрических сетей, систем освещения, внедрение энергосберегающих источников света, оптимизация расхода топлива и горюче-смазочных материалов.

В целом по ГУП «Мосгортранс» в 2011 году получено снижение потребления энергоресурсов, достигнута экономия электроэнергии на собственные нужды филиалов, тепловой энергии, природного газа, холодного водоснабжения.

НОВОСТИ ОБЩЕСТВЕННОГО ТРАНСПОРТА

## Новый автомобильный тоннель

Автомобильный тоннель появится на пересечении Волгоградского проспекта и Люблинской улицы, сообщили в пресс-службе префектуры Юго-Восточного административного округа (ЮВАО) Москвы.

Строительство тоннеля, протяженностью около полукилометра, позволит отказаться от светофора на данном участке и повысит пропускную способность участка.



Ширина сооружения составит около 30 метров, оно будет иметь по две полосы в каждом направлении. Выезд транспорта с Люблинской улицы в направлении центра будет осуществляться через транспортный узел на пересечении с Волжским бульваром.

На пересечении с Волжским бульваром также запланировано строительство новых левоповоротных эстакад. Они в первую очередь разгрузят движение по Волгоградскому проспекту из области и в центр от Волжского бульвара.

Ширина эстакад составит 9 метров, по две полосы движения в каждом направлении. Строительство еще одной эстакады шириной 9,5 метра позволит отказаться от светофора на участке между Волжским бульваром и Окской улицей.

На участке Волгоградского проспекта от Люблинской улицы до Волжского бульвара построят боковой проезд шириной 10,5 метров на три полосы. По нему будет осуществляться движение общественного транспорта, туда же перенесут и остановки, как сказали в префектуре.

Кроме того, два внеуличных пешеходных перехода появятся в районе 1-го Саратовского проезда и Волжского бульвара.

Работы по проектированию данных объектов начнутся в 2012 году, а строительство запланировано на 2013 год.

Портал «Транспорт сегодня»

## Таксисты получили отсрочку

Согласно законодательству с 1 января столичные таксисты, не получившие разрешения на таксомоторную деятельность, должны нести ответственность. Однако на привокзальных площадях и в других местах, излюбленных машинами с шашечками, сотрудников ГИБДД и Ространснадзора с проверками пока не видно.



По словам замначальника ГУОБДД МВД России Владимира Кузина, которые цитирует агентство «Интерфакс», применять новые положения Кодекса об административных правонарушениях можно будет лишь после внесения изменений в Правила дорожного движения. Пока в них не прописан запрет на эксплуатацию машин такси без специального разрешения и незаконное использование маркировки («шашечек» и фонаря), предъявить водителям попросту нечего.

Полученную «бомбилами» отсрочку можно считать отличным шансом перейти в ряды легальных перевозчиков. В настоящее время «легализовались» в Москве более 12 тысяч таксистов или четвертая часть от общего количества, рассказал «РГ» начальник управления организации и контроля легковых пассажирских таксомоторных перевозок городского департамента транспорта Игорь Ездаков. Юридических и физических лиц среди них практически поровну. Напомним, Москва стала первым из регионов, где перевозчикам предложили офор-

мить документ, необходимый для работы. Разрешения, действительные в течение пяти лет, в городе начали бесплатно выдавать еще в июле 2011 года, то есть за два месяца до вступления в силу закона о такси. Процедуру власти максимально упростили. Таксисты, которые хотят работать легально, могут получить лицензию через официальный сайт государственных услуг столицы или лично, приехав в департамент транспорта на Садовую-Самотечную улицу. Если разрешений запрашивается меньше, чем на 10 автомобилей, документ выдается в тот же день. Если больше 10, то в течение трех дней. Предоставить для этого нужно свидетельства о наличии у юридических лиц или индивидуальных предпринимателей права собственности или лизинга на машины, которые будут работать в качестве такси, а сами машины должны находиться в удовлетворительном состоянии и оборудованы таксометром, «шашечками» на кузове и оранжевым фонарем на крыше. Водитель обязан иметь подтвержденный стаж работы на авто не менее пяти лет.

Такие условия получения лицензий, уверены власти, помогут столице сформировать рынок легальных перевозчиков. Для этого готовы поощрять таксистов, работающих по закону, например, создавая бесплатные парковки на небольшое количество машино-мест (до 20) около железнодорожных вокзалов или станций метро. По прогнозам исполнительного директора Московского транспортного союза Юрия Свешникова, для создания городу цивилизованного такси потребуется примерно полтора года.

«Российская газета» —  
Столичный выпуск №5674 (1)

## Движение в online-режиме

Информационные технологии сегодня затронули все сферы нашей жизни. Не является исключением и пассажирский общественный транспорт. Современные автобусы, троллейбусы и трамваи — это сложнейшие технические комплексы, оборудованные большим количеством электроники. В ближайшем будущем работу общественного транспорта можно будет отслеживать в режиме реального времени.

В рамках реализации постановления Правительства Москвы от 11.01.2011 № 1-ПП «О создании интеллектуальной транспортной системы города Москвы» проводится оснащение всего подвижного состава ГУП «Мосгортранс» навигационным оборудованием ГЛОНАСС. Все работы планируется завершить до конца 2012 года.

Функции государственного заказчика возложены на Государственное учреждение города Москвы — Центр организации дорожного движения Правительства Москвы. Ориентировочный объем финансирования работ — 2200 млн руб., включая оснащение транспортных средств навигационным оборудованием и средствами видеонаблюдения, создание диспетчерских центров и ведомственной сети УКВ-радиосвязи.

На данный момент оборудованием интеллектуальной транспортной системы оснащено уже 2868 транспортных средств, в том числе полным комплектом — 2414 единиц.

Технические решения, которые сегодня внедряются на автотранспорте ГУП «Мосгортранс», уже в скором времени позволят пассажирам в



режиме онлайн получать информацию о движении городского транспорта, рассчитывать время в пути, выбирать оптимальные маршруты для поездок. Ожидается, что в середине 2012 года появятся новые мобильные приложения для смартфонов с актуальной информацией о прибытии автобусов, троллейбусов и трамваев на каждую остановку. Бесплатные приложения для мобильных платформ Apple iOS, Google Android, Microsoft Windows Phone будут использовать обновляемую в реальном времени информацию о местоположении общественного транспорта, получаемую с помощью спутниковой навигации. Эти данные будут транслироваться на несколько сотен информационных табло, которыми планируется оснастить в наступившем году остановки общественного транспорта Москвы.

Кирилл Шведов

## В Екатеринбурге появятся электробусы



Как сообщили в пресс-службе администрации Екатеринбурга, в городе до сих пор используется много неэкономичных автобусов с двигателем евро-1 (195 единиц), которые наносят большой урон окружающей среде. Поэтому, по словам заместителя главы администрации Екатеринбурга по вопросам благоустройства, транспорта и экологии Евгения Липовича, первоочередной задачей на сегодня является замена устаревших автобусов на современные.

Однако кардинально изменить ситуацию может переход на использование электрического транспорта. В частности, речь идет об электробусах. Данный вид автотранспорта отличается низким уровнем шумности и выбросов. Кроме того, эксплуатация электроагрегатов значительно дешевле, чем использование автобуса с бензиновым, дизельным или газовым двигателем, так как стоимость электричества значительно ниже.

Евгений Липович подчеркнул, что администрация города всячески стимулирует

процесс перехода на электротранспорт. Это не только приведет к общему снижению затрат на его содержание, но и позволит существенно улучшить экологическую обстановку в городе. В течение января специалистам поручено подробно проработать технические и экономические вопросы перехода на использование электробусов.

«Конечно же, разрабатывая идеологию развития общественного пневмоколесного транспорта, необходимо подробно ознакомиться с существующей мировой практикой, чтобы избежать ошибочных шагов. Пока был сделан только первый шаг в этом направлении, и теперь работа будет набирать обороты. Уже в марте мы рассчитываем принять программу по обновлению парка общественного пневмоколесного транспорта», — отметил Евгений Липович.

Портал Weburg

ПЕРСПЕКТИВА

# Москве без «пробок» — новые маршруты



В 2011 году ГУП «Мосгортранс» открыло 14 новых автобусных маршрутов, на 33 были изменены трассы, на 3 автобусных и 1 троллейбусном маршрутах были продлены трассы. Эти мероприятия проведены с учетом изучения пассажиропотоков, развития городской инфраструктуры и строительства в новых районах.

Особое направление развития маршрутной сети связано с организацией выделенных полос для общественного транспорта на основных городских магистралях. В настоящий момент по выделенным полосам организована работа трех автобусных маршрутов ускоренного сообщения, которые связывают отдаленные районы города с центром.

Два автобусных маршрута ускоренного сообщения № 901 и 902 перевозят пассажиров юга и запада столицы. На них работают современные низкопольные автобусы

**Развитие маршрутной сети общественного транспорта — одна из приоритетных задач руководства столицы в решении проблемы «пробок». В ближайшие годы в Москве планируется создать такую транспортную инфраструктуру, которая будет стимулировать горожан пересест с личного транспорта на общественный. Активная работа в этом направлении началась в минувшем году.**

большой вместимости модели ЛиАЗ, в которых установлены системы кондиционирования салона и экологически чистые двигатели класса Евро-4. Проход в салон осуществляется через первую дверь. Оплата производится в установленном порядке посредством погашения талона через валидатор. Турникеты на этих маршрутах отключены, что позволяет сократить время стоянки автобусов на остановках, а следовательно, — время пассажиров в пути.

Трасса следования маршрута автобуса № 901 «Загорье — метро «Коломенская» проходит по улицам Липецкой, Бакинской, Кавказскому бульвару, Пролетарскому проспекту, проспекту Андропова. В будни на линии работает 27, а по выходным дням 24 автобуса большой вместимости. Автобус № 901 совершает ограниченное количество остановок при наибольшем пассажиропотоке и предусматривает пересадку на остановках «Загорье», «Липецкая ул., 40», «Липецкая ул.», «Элеваторная ул.», «12-я городская больница», «Метро «Кантемировская», «Метро «Каширская», «Метро «Коломенская». Режим работы маршрута № 901 по всем дням недели с 6.37 до 21.00 с интервалами движения в часы пик 5 мин.

Трасса следования маршрута автобуса № 902 «Новопеределкино — Киевский вокзал» проходит по улицам Федосьино, Скульптора Мухиной, Шолохова, Боровскому шоссе, Мичуринскому проспекту, улице Косыгина, Бережковской набережной до площади Киевского вокзала. Автобусы на этом маршруте также совершают ограниченное количество остановок. Пересадку пассажиры могут сделать на остановках «Ул. Федосьино», «Ул. Скульптора Мухиной», «Ул. Шолохова», «Попутная ул.», «ДСК-3», «Озерная ул.», «Мичуринский просп.», «Пл. Индиры Ганди», «Киевский вокзал». На данном маршруте во все дни недели работает 37 автобусов большой вместимости с интервалами движения в часы пик — 5 мин. Режим работы — с 6:30 до 21:00.

Еще один маршрут ускоренного сообщения проложен от МКАД по Ярославскому шоссе и проспекту Мира до Рижского вокзала. Автобус № 903 отправляется от Холмогорской улицы до Рижского вокзала, делая по ходу движения ограниченное количество остановок («Холмогорская ул.», «Ул. Вешних Вод», «Ул. Докукина», «ст.м. «ВДНХ», «Рижский вокзал»). По будням на линии работает до 31 автобуса большой

вместимости, по выходным — 27 автобусов. Режим работы этого маршрута — с 6.30 до 21.00 с интервалами движения в часы пик 5 мин.

Работа по развитию маршрутной сети будет продолжена в наступившем году. Всего в течение года планируется открыть порядка 16 автобусных маршрутов ускоренного сообщения по основным радиальным вылетным магистралям, а также Садовому кольцу и хорде от станции метро «Кунцевская» до Варшавского шоссе. Делая минимальное количество остановок по трассе следования, такой общественный транспорт призван доставить жителей периферийных районов города к центру за короткое время.

Новые маршруты появятся в 2012 году и в районах нового жилищного строительства (Люберецкие поля, Щербинка, Бирюлево Восточное и т.д.). Планируется, что на них будут работать до 50 автобусов. Такое же количество подвижного состава планируется направить на усиление 11 действующих маршрутов автобуса в районах с интенсивным жилищным строительством и ростом населения (Гольяново, Кунцево, Северный и т.д.).



## Проверено в Мосгортрансе

**В последнее время руководство города и ГУП «Мосгортранс» уделяет большое внимание проблеме обновления парка автобусов. На смену отслужившим свой срок приходят современные, оборудованные по последнему слову техники машины. Все новые автобусы поставляются компанией «Русские автобусы», производящей самую популярную в России марку — ЛИАЗ.**

В 2011 году в ГУП «Мосгортранс» поступило 1552 новых автобусов. Всего по программе поставки нового подвижного состава было предусмотрено получение 2070 машин. Оставшуюся часть производители обещают допоставить в ближайшее время. В эти дни идет активная приемка новых ЛИАЗов.

По словам начальника отдела производственно-технического обеспечения Евгения Потапова, качество поставляемых автобусов значительно улучшилось. «Если раньше довольно часто выявлялись проблемы с тормозными системами, протекали крыши, то теперь их стало гораздо меньше», — говорит Евгений Александрович. Во многом этому способствует организованная в ГУП «Мосгортранс» на базе завода «СВАРЗ» приемка подвижного состава.

«Диагностика и контроль нового подвижного состава осуществляются на специально оборудованной линии в Многофункциональном сервисном центре, который сертифицирован и аттестован всеми ведущими производителями комплектующих узлов и деталей автобусов. Мы заключили договор с заводом-изготовителем о том, что все выявленные недостатки устраняются на нашем заводе, а расходы компенсирует поставщик. Вероятно, именно наличие такого входного контроля мотивирует завод-изготовитель повысить требования к качеству своей продукции. Неделок

стало намного меньше», — отмечает Евгений Потапов.

Диагностика нового подвижного состава была организована в 2011 году. Многофункциональный сервисный центр был создан при участии ведущих европейских компаний-поставщиков узлов и деталей. Все автомобили нового поколения, в том числе классов Евро-4 и Евро-5 проходят сервисное обслуживание и гарантийные ремонты в этом центре. Здесь осуществляется внешний осмотр, проливка крыш, диагностика тормозной и других технических систем автобусов. Персонал, работающий в сервисном центре, прошел обучение и специальную подготовку в учебных центрах компаний-производителей.

Сейчас прорабатывается вопрос об открытии еще двух таких сервисных центров. Место дислокации одного из них уже определено — филиал 15 автобусный парк. «По моему мнению, службы эксплуатации и сервисного обслуживания должны быть разделены, что должно повысить требования к надежности подвижного состава, исключить случаи выхода на маршруты неисправ-

ных автобусов. Сервисные подразделения должны быть территориально привязаны к автобусным паркам, это позволит сократить временные и финансовые издержки, связанные с перегонем транспорта», — считает Евгений Потапов.

Сейчас заканчиваются ремонт и строительные работы в цехе по ремонту двигателей. Там будет установлено самое современное оборудование. С запуском цеха в эксплуатацию возможности для ремонта и сервисного обслуживания подвижного состава значительно расширятся, а значит, — повысятся гарантии надежности автобусов и безопасности пассажирских перевозок.



Евгений Потапов

ГЛАВНАЯ ДОРОГА

# Движение без помех



Анатолий Васюков

В соответствии с постановлением Правительства Москвы от 27 сентября 2011 года № 453-ПП «Об организации выделенных полос для движения маршрутных транспортных средств» до конца 2012 года предусмотрено обустройство выделенных полос для движения общественного транспорта на 16 направлениях, в том числе с выходом на МКАД по 12 вылетным магистралям, суммарно общей протяженностью — 228,7 километров. К ныне существующим добавится еще 140,1 километра.

По замыслу руководства столицы эта мера позволит значительно повысить привлекательность общественного транспорта для горожан и послужит стимулом для отказа от использования личного транспорта в будни. Это одно из важных направлений транспортной политики, призванной избавить столицу от автомобильных пробок. О ситуации с выделенными полосами и перспективами их развития мы беседуем с директором филиала Служба движения ГУП «Мосгортранс» Анатолием Васюковым.

ных рейсов по причине заторов стороннего транспорта. Надежды на решение этих задач во многом связаны с введением выделенных полос.

— Какова ситуация с выделенными полосами сегодня?

— Развитие общественного транспорта и создание спецполос входит в план первоочередных мер по борьбе с пробками, который разработан по инициативе мэра Москвы в конце 2010 года. Еще летом 2009 года на Волоколамском шоссе появилась первая выделенная полоса для общественного транспорта, в начале января 2011 года — на проспекте Андропова, для движения, как в центр, так и в сторону области.

На сегодняшний день введено в эксплуатацию уже 88,6 километров выделенных полос. Специально для них были организованы полуконные маршруты с минимальным количеством остановок, осуществляющие движение по выделенным полосам на протяжении всей трассы от МКАД до центральной части города с минимальным количеством остановок и эксплуатационной скоростью движения, запланированной в пределах 24–27 км/час, что почти в два раза превышает скорость движения обычного маршрута.

— Раз уж вы заговорили об эффективности этих мероприятий, можете привести в доказательство еще какие-то цифры?

— Скорость движения автобусов, работающих на выделенных для общественного транспорта полосах, возросла в среднем на 20–30%. Количество пассажиров, перевозимых в будни на этих маршрутах, выросло в среднем на 9–10%.



— Вернемся к теме организации маршрутов по выделенным полосам. Как мы уже поняли, главное их преимущество перед обычными — сокращение времени в пути. А что их еще отличает?

— Безусловно, основным преимуществом полуконных маршрутов является высокая скорость движения, что немаловажно в условиях современного города. Работа этих маршрутов уже получила положительную оценку москвичей.

Создание скоростных маршрутов должно в принципе повысить популярность наземного общественного транспорта у жителей города. Их привлекательность для пассажиров должна быть обеспечена за счет использования современного комфортабельного подвижного состава; регулярного, без заторов, и ритмичного движения автобусов по выделенным или обособленным коридорам.

Кроме этого предусмотрены и другие меры, повышающие привлекательность экспрессных маршрутов. Например, остановочные пункты размещаются только в местах привлекательных для большинства пассажиров — у станций метрополитена, вблизи крупных транспортно-пересадочных узлов и общественных центров. Для повышения эффективности работы подвижной состав оснащается системами спутниковой навигации. Пассажиры должны оценить

и преимущества от внедрения инновационной системы оплаты проезда.

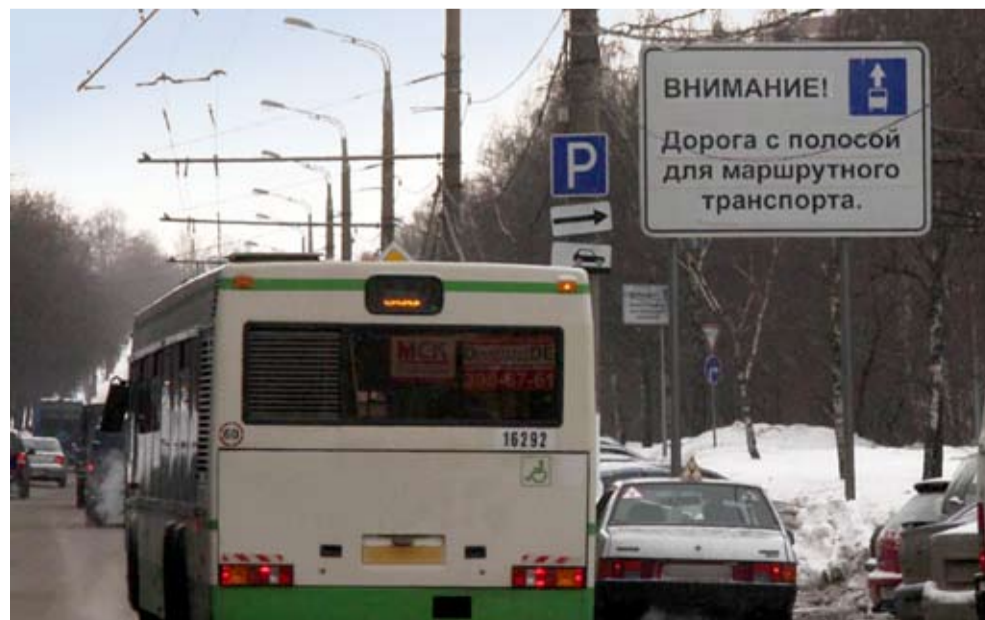
— Пока мы говорили только о положительных эффектах от организации выделенных полос, но наверняка есть и проблемы?

— Как и в любом деле, без них не обходится. Опыт работы скоростных полуконных маршрутов, а также обычных автобусных маршрутов, работающих на выделенных полосах, выявил ряд проблем, которые в большинстве своем связаны с культурой поведения водителей на дорогах. На ряде участков выделенных полос в нарушение правил дорожного движения осуществляется выезд и скопление, а также парковка частного транспорта. В результате — резко снижается эксплуатационная скорость автобусов, нарушаются установленные интервалы движения.

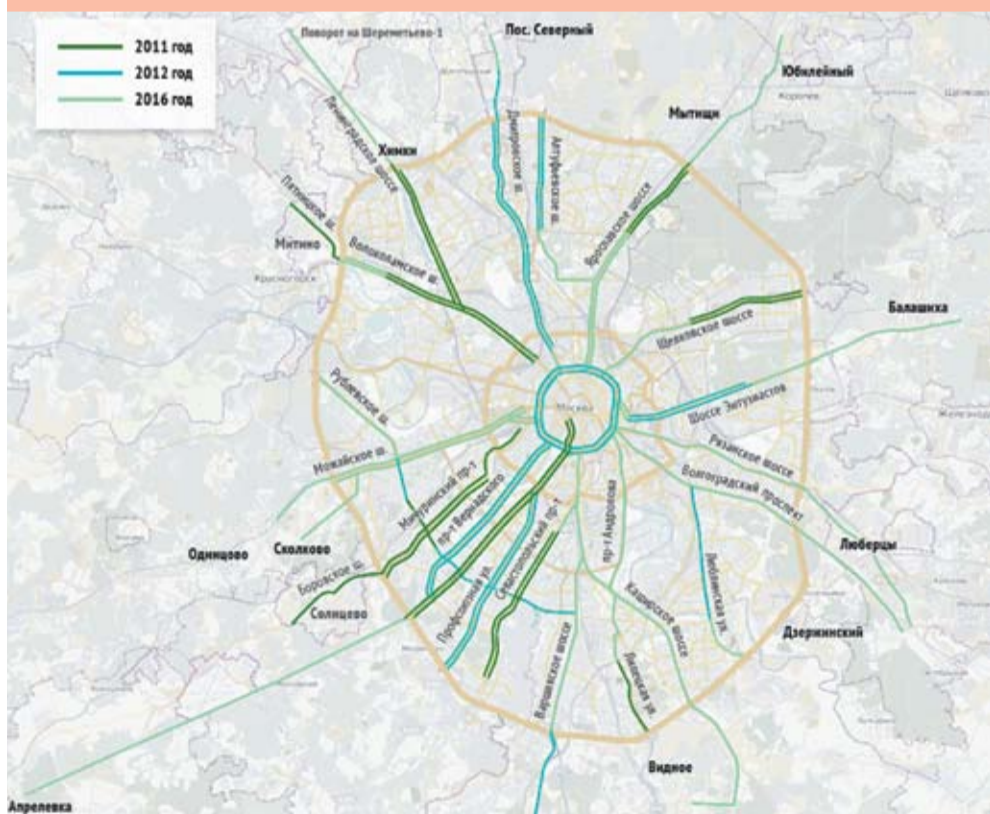
— Как с этим можно бороться?

— Для исключения подобных случаев необходим действенный контроль со стороны сотрудников ГИБДД. Очень эффективной является такая мера, как установка на выделенных полосах средств фото-, видеонаблюдения нарушений правил дорожного движения. Они уже есть и играют свою роль, но пока в недостаточном количестве.

— Анатолий Дмитриевич, спасибо за интервью. Желаем Вам успехов в реализации намеченных планов.



## Выделенные полосы для общественного транспорта в Москве



— Анатолий Дмитриевич, в последнее время руководство города прилагает большие усилия в борьбе с транспортными заторами. Какую роль в этой работе могут сыграть выделенные полосы?

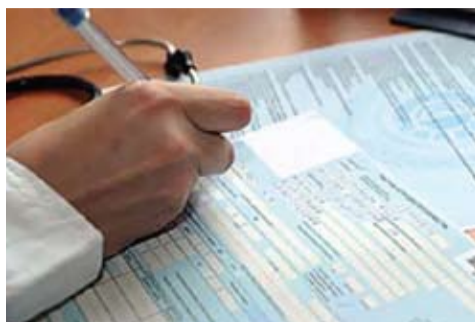
— Повышение эффективности работы наземного городского пассажирского транспорта — одно из ключевых направлений в работе по улучшению дорожной ситуации в городе. Под этим подразумевается увеличение скорости движения маршрутных автобусов и троллейбусов, уменьшение потерь производствен-

Вот несколько цифр, иллюстрирующих эти показатели: на 11 октября 2011 года перевезено 438257 человек, 15 ноября 2011 года перевезено 477359 человек, что на 8,9% больше, а 27 декабря 2011 года перевезено 485302 человека, что на 10,7% больше по сравнению с октябрём.

Одновременно с этим потери рейсов в связи с заторами на Щелковском шоссе снизились на 42,6% с 5633 до 3231 рейсов, на Пятницком шоссе — с 3843 до 2856 рейсов, то есть на 25,7%.

## ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ

# Больничные-фальшивки



Объявлениями о продаже больничных листов пестрят вагоны метро, салоны наземного транспорта и даже страницы газет. У рядового гражданина поневоле возникает впечатление, что таким незатейливым способом можно легко решить «отпускную» проблему. Всего за 1500–2000 тысячи рублей можно отдохнуть от трудов праведных, вволю поваляться на диване неделю, а то и две. В последнее время эта проблема стала актуальной и в ГУП «Мосгортранс». Сотрудники бухгалтерий и профсоюзных комитетов филиалов выявили несколько фальшивок, по одному факту дело даже было передано в суд. Причем инициатором обращения в судебную инстанцию стало медицинское учреждение, в котором, якобы, был выдан больничный лист. При этом мало кто задумывается о последствиях такого шага. Зато махинации с больничным листом могут больно «ударить по карману» липового больного и предприятия, которому Фонд социального страхования впоследствии откажет в компенсации.

Большинство людей нередко имеют смутное представление о том, как должен выглядеть подлинный больничный лист. Знания обычно ограничиваются форматом документа и его цветом. Но эти два признака подделать намного легче в отличие от других элементов защиты медицинского документа. Официальные типографские бланки печатаются на специальной бумаге, похожей на ту, из которой изготавливают денежные купюры. Поэтому если потрясти больничный лист за угол, услышите характерный звук. Да и гильошированный узор придает этому документу вид денег. Номер бланка выбит типографским способом, поэтому проведя по нему пальцами, можно ощутить неровности. На просвет заметны также ромбовидные водяные знаки.

«Очевидцы» поддельных больничных листов отмечают, что их цвет или плохо насыщен, или, напротив, слишком яркий. Дело в том, что цветовая гамма действительно выбрана с таким расчетом, чтобы их невозможно было воспроизвести при копировании.

К сожалению, сегодня все больше появляется подделок — фиктивных бюллетеней на подлинных бланках. И хотя в медучреждениях ведется строгий учет этих документов, каким-то неведомым образом они все же попадают в руки мошенников, которые продают их за деньги.

Если листок нетрудоспособности выписал не врач, то отличить его можно. В первую очередь должна смутить печать. Распространенным признаком подделки являются размытые оттиски. Это делается для того, чтобы скрыть информацию о медицинском учреждении, якобы выдавшем справку. Проверить на подлинность «больничный», даже если он был выписан на типографском бланке, можно, позвонив в поликлинику и назвав номер документа; также сотрудники ФСС советуют «пробить» листок по базе данных Соцстраха.

Если листок нетрудоспособности выписал не врач, то отличить его можно. В первую очередь должна смутить печать. Распространенным признаком подделки являются размытые оттиски. Это делается для того, чтобы скрыть информацию о медицинском учреждении, якобы выдавшем справку. Проверить на подлинность «больничный», даже если он был выписан на типографском бланке, можно, позвонив в поликлинику и назвав номер документа; также сотрудники ФСС советуют «пробить» листок по базе данных Соцстраха.

Серьезное наказание грозит минимуму больному, если привлечь его к ответственности в соответствии с Уголовным кодексом. Подделка документов подпадает под состав преступления, предусмотренного частью 3 статьи 327 УК РФ («Использование заведомо подложного документа»). За подобное деяние штраф может достигать 80 тысяч рублей, кроме того, суд вправе назначить нерадивому сотруднику обязательные работы на срок от 180 до 240 часов или исправительные работы продолжительностью до двух лет, либо арестовать на срок до полугода.

## МАРШРУТЫ БЕЗОПАСНОСТИ

# Итоги рейда

15 января в ГУП «Мосгортранс» завершилось профилактическое мероприятие «Остановка». Оно было инициировано решением совещания руководителей филиалов, начальников отделов и служб предприятия и проводилось с целью профилактики дорожно-транспортных происшествий в зонах остановок общественного транспорта.

В рамках этого рейда в филиалах был организован ежедневный контроль за соблюдением водителями правил посадки и высадки пассажиров на остановках. При этом использовались средства фото- и видеосъемки. За время проведения мероприятия было выявлено 539 нарушений.

Как отметили в отделе безопасности движения, его сотрудниками были проведены контрольные проверки в 18 филиалах, в результате которых выявлено 112 нарушений. Ко всем нарушителям приняты меры

дисциплинарного воздействия. Также специалисты отдела безопасности движения отмечают слабую активность по проведению рейда в филиалах 2 автобусный и 6 троллейбусный парки.

В течение месяца было зафиксировано 12 происшествий в зонах остановок с участием транспорта ГУП «Мосгортранс». Анализ результатов рейда показывает, что одна из основных причин нарушений, допускаемых водителями автобусов и троллейбусов, — беспорядочная парковка коммерческого и другого транспорта в зоне остановок. В результате создаются помехи для подъезда и отъезда общественного транспорта и неудобства для пассажиров.

Еще одна проблема, выявленная во время профилактического мероприятия, — большое количество коммерческих перевозчиков, работающих на крупных транспортных пунктах, расположенных у станций метро. К примеру, у станции метро «Рижская», где организован экспрессный маршрут ГУП «Мосгортранс» до МКАД, также работает несколько коммерческих перевозчиков, которые в борьбе за пассажиров создают аварийные ситуации и мешают безопасной работе официального перевозчика.

Кирилл Шведов

## СОЦИАЛЬНАЯ СФЕРА

# Организация отдыха детей — в центре внимания

Осенью прошлого года в соответствии с поручениями мэра Москвы Сергея Собянина детские оздоровительные учреждения ГУП «Мосгортранс» были переданы в оперативное управление Государственному автономному учреждению «Московский центр детского, семейного отдыха». Как в дальнейшем будет организован отдых сотрудников предприятия? Этот вопрос волнует большую часть коллектива. Мы адресовали его начальнику отдела размещения производственного персонала и обустройства маршрутной сети Татьяне Алимовой:

«До момента передачи в хозяйственном ведении ГУП «Мосгортранс» находилось 5 детских оздоровительных лагерей, в которых за одну смену могли отдохнуть до 950 детей.

В 2009 г. за 3 летних месяца в лагерях отдохнуло 2251 чел., в 2010 г. — 2174 чел., в 2011 г. — 1619 детей. Существенное снижение количества отдохнувших в прошлом году связано с тем, что работало только 3 лагеря — «Юность», «Березки» и «Шишкин лес». Это, в свою очередь, объясняется существенно возросшими финансовыми затратами на подготовку и обслуживание оздоровительных учреждений. Затраты на подготовку к летней оздоровительной кампании, персонал и организацию питания составляют около 80 млн рублей в год, половина из которых выделялась из бюджета города, остальное — из бюджета предприятия. В прошлом году ситуация изменилась, содержание лагерей полностью переложили на ГУП «Мосгортранс». Как известно, эти затраты не являются профильными. Большинство предприятий города и страны давно избавилось от «социальной нагрузки». Такое решение было принято и в отношении нашего предприятия.

В целом потребность в отдыхе и оздоровлении детей в период летних школьных

каникул оценивается в 3 тысячи человек. До 2011 года путевки работникам предприятия предоставлялись всего за 10% от стоимости, остальное компенсировалось из бюджетных источников. Причем льготные категории работников получали путевки бесплатно. В 2011 году путевки родителям также предоставлялись за 10% от полной стоимости, а оплата остальной части путевки производилась непосредственно за счет средств предприятия.

В связи с произошедшими изменениями решается вопрос о дальнейшей организации отдыха детей сотрудников. Этой проблеме руководство придает большое значение. Уже сейчас мы активно сотрудничаем с Московской Федерацией профсоюзов. Во время последних зимних каникул дети наших работников имели возможность отдохнуть в профсоюзных лагерях. При этом Московский горком профсоюза работников автомобильного транспорта и дорожного хозяйства компенсирует часть стоимости путевок. Сейчас прорабатывается вопрос о выделении средств из бюджета ГУП «Мосгортранс» на покупку путевок и компенсации работникам на их приобретение. О принятых решениях мы обязательно сообщим в ближайшее время, в том числе и с помощью газеты».

## ПРАЗДНИЧНЫЙ МАРШРУТ

# 503 автобуса перевозили детей на Кремлевскую елку



Накануне Нового года в Государственном Кремлевском Дворце проводилась Общероссийская новогодняя елка. 5250 школьников и сопровождающих педагогов со всех

уголков необъятной России съехались в Москву, чтобы увидеть главную елку страны. Транспортным обслуживанием делегаций из регионов занималось ГУП «Мосгортранс». С 23 по 27 декабря на обслуживании «новогодних перевозок» было задействовано 503 автобуса, 687 опытных водителей. За время пребывания детей в Москве были обеспечены транспортным обслуживанием встречи и проводы делегаций в аэропортах и на вокзалах, доставка детей из гостиниц в Кремль, 97 экскурсий.

Все автобусы прошли дополнительный комиссионный технический осмотр. На время обслуживания мероприятия филиалами ГУП «Мосгортранс» было обеспечено хранение подвижного состава на специально организованных стоянках. Перед выездом все автобусы проходили осмотр специалистами ГУВД. Было обеспечено праздничное оформление подвижного состава, все водители благодаря красочным костюмам выглядели как настоящие Деда Морозы.

## ЮБИЛЯРЫ

### «Эта работа будто создана для меня...»



15 января шестидесятилетний юбилей отметил начальник службы контроля ГУП «Мосгортранс» **Виктор Дмитриевич Богданов**. В систему городского пассажирского транспорта он пришел в 1974 году водителем автобуса «ЛИАЗ 677» в 9 автобусный парк. Там же прошел карьерный путь до должности заместителя директора по перевозкам. Около года проработал директором 7 автобусного парка, а в 2007 году перешел на должность начальника во вновь созданную службу контроля.

«Люблю порядок и дисциплину во всем, — говорит Виктор Дмитриевич. — Эта работа как будто создана для меня. Задачу нашей службы я вижу в том, чтобы не просто констатировать недо-

статки, а найти способ их устранения».

Виктор Дмитриевич ощущает свою нужность коллективу, по-настоящему болеет за свое дело. Желаем юбиляру бодрости и энергии на долгие годы!

## Душа компании



Сегодня мы поздравляем **Пивоварову Нину Дмитриевну** с 70-летним юбилеем!

Нина Дмитриевна — один из самых заслуженных сотрудников Мосгортранса, работает в компании с 1964 года. Начав карьеру диспетчером конечной станции, через 12 лет она возглавила отдел, а в 1981 году стала секретарем партийной организации Мосгортранса. Сейчас Нина Дмитриевна — ведущий специалист и курирует социальное обеспечение и санитарно-техническое состояние конечных станций.

Все это время она оставалась одним из самых активных членов коллектива, душой компании. При этом Нина Дмитриевна всегда гордилась своим предприятием, коллегами и работой, отдавая должное ее сложности и ответственности, видя в коллегах настоящих тружеников.

Желаем Нине Дмитриевне здоровья, радости, приятных свершений, процветания ее семье и гордости за детей и внуков! А также оставаться как можно дольше частью нашего коллектива!

## Работа на всю жизнь



Поздравляем **Куренкову Тamarу Николаевну** с 50-й годовщиной работы в Мосгортрансе!

Тамара Николаевна — это редчайший пример лояльности своему предприятию, ведь в Мосгортранс она пришла сразу после института, и это ее единственное место работы за всю жизнь. Причем она не мыслит себя вне Мосгортранса, и за все это время у нее ни разу не возникало желания сменить место работы.

В 1962 году Тамара Николаевна начала карьеру в должности экономиста, позже стала бухгалтером, а в настоящий момент — Заместитель главного бухгалтера по налоговому учету.

В Мосгортрансе ей нравится постоянная динамика и рост, отношения с коллективом. А самое забавное, что именно на ее, бухгалтера, работе технологическое развитие отразилось сильнее всего. Если трамваи и автобусы меняются принципиально, то разница между счетами, арифмометром и современным компьютером — гигантская!

От имени коллектива желаем Тамаре Николаевне как можно дольше оставаться на одном из самых важных на предприятии постов, радости, здоровья, процветания ее семье, приятных свершений!

## ВETERАНЫ

### Примите благодарность

В филиале 7 автобусный парк ГУП «Мосгортранс» состоялось торжественное мероприятие, посвященное 70-ой годовщине разгрома немецко-фашистских войск под Москвой. На него были приглашены участники Великой Отечественной войны, труженики тыла, ветераны предприятия. Встреча с родным коллективом прошла в трогательной теплой атмосфере. Ветераны были окружены заботой и вниманием, все они получили памятные подарки.

На имя генерального директора ГУП «Мосгортранс» Петра Иванова пришло письмо от ветеранов, в котором они просят выразить большую благодарность за организацию торжеств и постоянную заботу о бывших работниках предприятия директору филиала Сергею Гусеву и всему коллективу 7-го автобусного парка.

«Этот праздник для нас очень важен. Встреча с коллективом, где каждый из нас отработал тридцать и более лет, для нас праздник вдвойне. Нас помнят, к нам относятся с большим уважением. Здесь мы забываем про свои болячки, получаем заряд бодрости», — пишут в своем письме ветераны.

## ТРУДОВАЯ СЛАВА

### Заслуженные награды



В Северном административном округе Москвы подведены итоги смотра-конкурса на лучшую организацию работы в области охраны труда на производстве. Призером конкурса за высокие показатели в создании безопасных условий труда стал коллектив филиала 7 автобусный парк ГУП «Мосгортранс». Накануне Нового года префект Северного административного округа Владимир Силкин вручил Благодарственное письмо директору филиала Сергею Гусеву.

Еще одной награды коллектив филиала был удостоен на XIX Церемонии общественного признания «Элита национальной экономики». 7 автобусный парк стал лауреатом Международной премии в области предпринимательской деятельности «Лучшее предприятие года — 2011» с присуждением Почетного звания «Предприятие высокой организации бухгалтерского учета».

В рамках этой церемонии заместитель директора парка по финансам Татьяна Номеровская награждена медалью «Бухгалтер года». Для Татьяны Ивановны минувший год стал особенно знаменательным, она отметила личный юбилей. В системе ГУП «Мосгортранс» она работает 38 лет и считает, что всеми успехами обязана коллективу предприятия.



## Признание лучших

Филиал 16 автобусный парк ГУП «Мосгортранс» занял третье место в номинации «Самая благоустроенная территория предприятия» в конкурсе по благоустройству города «Московский дворик — 2011». Этот конкурс проводился в Южном административном округе при поддержке Правительства Москвы.

А в самом филиале состоялся финал Третьей ежегодной премии «Признание — 2011». Она учреждена в 2009 году по инициативе директора парка Геннадия Сидельникова с целью поощрения лучших сотрудников предприятия по итогам года. Среди основных номинаций премии — «Почетный работник парка», «За безаварийную работу», «Открытие года», «Лучшая колонна», «Менеджер года», «Поддержание фирменного стиля» — всего 21 номинация.

Церемония награждения лауреатов традиционно прошла в пансионате «Тихий угол» и собрала около 60 сотрудников парка. Все победители награждены Почетными дипломами и традиционными кубками «Признание».

В этот же день состоялось чествование ветеранов Великой Отечественной войны, приуроченное к 70-й годовщине разгрома немецко-фашистских войск под Москвой.



## Почетный гражданин

Решением Совета депутатов городского поселения Красногорск директору филиала 12 автобусный парк ГУП «Мосгортранс» Ивану Петрову присвоено Звание «Почетный гражданин Красногорского муниципального района».

Иван Иосифович работает в системе городского пассажирского транспорта с 1968 г., когда пришел на работу водителем линейного автобуса на городских регулярных пассажирских маршрутах. С 1978 по 1981 г. работал мастером участка, затем — начальником отдела эксплуатации. С 1985 по 1994 г. продолжил карьеру в должности заместителя директора по эксплуатации, а с 1 ноября 1994 г. возглавил филиал.

За время работы Иван Иосифович зарекомендовал себя грамотным специалистом. Работая водителем линейного автобуса, одним из первых в парке освоил новую тогда марку автобусов ЛИАЗ-677.

За многолетний плодотворный труд Иван Иосифович награжден Орденом «Дружбы народов», нагрудным знаком «Почетный автотранспортник Российской Федерации», нагрудным знаком «Почетный работник «Мосгортранса», нагрудным знаком «Ветеран Мосгортранса», медалью «В память 850-летия Москвы», Почетной грамотой Правительства Москвы, занесен на Доску Почета парка.

## СОВЕТУЕТ ЭКСПЕРТ

# Встречный разезд



Ситуацию разбирает постоянный ведущий рубрики, наш эксперт — Владимир Вараксин

### СИТУАЦИЯ

**В середине дня водитель перегонял неисправный автобус в парк, двигаясь по мокрой дороге шириной около 8 метров. Проезжая мимо въезда на строительную площадку немного отклонился влево, объезжая стоящий у края проезжей части строительный вагончик. Навстречу двигался легковой автомобиль, водитель которого, увидев выехавший на его полосу автобус, резко затормозил. На покрытой грязью дороге автомобиль занесло, и он столкнулся с автобусом.**

Правила встречного разъезда хорошо знакомы водителям. Если проезд узкого участка регулируется светофором или знаками приоритета, необходимо руководствоваться их требованиями. В иных случаях уступать дорогу должен водитель, на стороне которого имеется препятствие, за исключением уклонов, обозначенных знаками «Крутой спуск» и «Крутой подъем» — здесь в любом случае уступает дорогу движущийся на спуск. Такое исключение сделано в связи с тем, что остановка на подъеме сопряжена с большими трудностями при попытке тронуться с места. Помимо требований Правил, существует ряд рекомендаций по предотвращению аварийных ситуаций, о которых я расскажу далее.

Одной из наиболее распространенных ошибок водителей является неправильный выбор участка дороги для встречного разъезда. Наименее подходящими участками в данном случае являются закругления дорог и различные искусственные сооружения — мосты, эстакады, тоннели. Особенно опасен встречный разезд с крупногабаритным транспортным средством в конце спуска, поскольку дорога там грязная, скользкая, разбитая. Кроме того, там часто встречаются сужения из-за мостов. Наилучшее решение в такой ситуации: перенести встречный разезд на менее опасный участок, а если это невозможно — снизить скорость или остановиться и пропустить встречный транспорт.

Еще одной существенной ошибкой является неправильная оценка динамического коридора, т.е. места на дороге, занимаемого движущимся транспортным средством. Положение своего автомобиля водитель, как правило, контролирует зрительно, ориентируясь на осевую линию, а не на правый край проезжей части. Это приводит к тому, что при движении транспортные средства располагаются ближе к осевой линии. Положение усугубляется при движении по искусственному сооружению (мосту, эстакаде, путепроводу), где высокие бордюры создают иллюзию сужения дороги.

Следует помнить, что в разъезде принимает участие и второй водитель, о котором никогда заранее неизвестно, как он поступит, насколько опытен и осторожен. Необходимо думать и просчитывать ситуацию за двоих.

При встречном разъезде необходимо соблюдать следующие меры предосторожности:

**1** При приближении к скользкому участку дороги, например, к пересечению с грунтовой дорогой или выезду со строительной площадки, если навстречу приближается автомобиль, необходимо так подобрать скорость, чтобы встречный разезд произошел не на опасном участке, а до или после него. Если этого не удается сделать, необходимо снизить скорость и проезжать такие участки как можно более плавно, избегая поворотов рулевого колеса, не разгоняясь и не тормозя.

**2** Если предстоит встречный разезд на мосту, путепроводе, эстакаде шириной менее 7 метров, необходимо заранее снизить скорость до 15–25 км/ч, обеспечивая максимальный боковой интервал, либо остановиться и пропустить встречный автомобиль.

**3** На мокрых и грязных дорогах необходимо быть готовым к тому, что водяная пыль и брызги, поднятые колесами встречного автомобиля, могут внезапно попасть на лобовое стекло и закрыть видимость. В этом случае перед встречным разездом необходимо включить стеклоочиститель, а в случае внезапного загрязнения лобового стекла действовать так же, как при ослеплении светом фар — включить аварийную сигнализацию и плавно тормозить, не меняя полосу движения, пока дворники не расчищают стекло.

**4** При встречном разъезде с крупногабаритным транспортным средством необходимо обеспечивать боковой интервал не менее 1,5 м. Возможно, для этого придется съехать правыми колесами на обочину. В этом случае выезжать на дорогу необходимо плавно, на участках, свободных от встречного транспорта. Если вы видите, что встречный автомобиль, разъезжаясь с впереди идущим грузовиком или трактором, выехал правыми колесами на обочину, следует быть готовым к тому, что в следующую секунду его водитель может резко повернуть руль и оказаться на вашей полосе.

**5** При движении по участку дороги с ограниченной видимостью, например, на закруглении дороги, следует быть готовым к внезапному появлению встречного автомобиля. Необходимо заблаговременно подготовиться к его появлению. Тормозить непосредственно на повороте нельзя, поскольку в данном случае неизбежен занос и потеря управления.

**6** На узкой двухполосной дороге, когда на встречной полосе находится препятствие, следует быть готовым к внезапному выезду автомобиля на вашу полосу. Особенно опасна такая ситуация, когда навстречу приближается автопоезд, и его резкое торможение может привести к «складыванию» состава. Необходимо плавно снизить скорость и максимально приблизиться к правому краю проезжей части.

**7** Не следует безоговорочно настаивать на своем приоритете при встречном разъезде. Если при приближении к узкому участку дороги водитель встречного автомобиля, обязанного уступить дорогу, выехал на вашу полосу, наилучшим решением будет дать ему возможность закончить маневр. Помните, что выяснение отношений на дороге ни к чему хорошему не приводит.

Особую опасность представляет встречный разезд в темное время суток и в условиях недостаточной видимости. Чтобы избежать столкновения, необходимо заранее переключить свет фар с дальнего на ближний и плавно снизить скорость с учетом уменьшения расстояния видимости. Включить дальний свет можно только после проезда встречного транспортного средства.

Необходимо предостеречь читателей от возможной ошибки. Некоторые водители при встречном разъезде ночью выключают фары, оставляя включенными лишь габаритные огни. Одновременный переход на подфарники перед встречным разездом опасен, поскольку резко снижает видимость — дорога исчезает. Об особенностях движения в темное время суток я обязательно расскажу в ближайших выпусках газеты.

## РЕТРО МАРШРУТ

# «Ваньки, голубчики и лихачи...»



Невозможно представить старую Москву без лихих извозчиков, которые, как в песне Утесова, «мчались вдаль стрелой, искры сыпались с булыжной мостовой». Но позволить себе прокатиться на извозчике мог далеко не каждый москвич. Удовольствие было не из дешевых.

Московские извозчики делились на несколько категорий. Самые дешевые экипажи были у «ванек», которые приезжали в Москву из деревень на своих лошадах, иногда брали лошадей у хозяев в аренду. «Ваньки» просили недорого, работали много, готовы были ехать, куда прикажут. Но не всякий москвич сядет в их колымаги. Небогатые мещане, мелкие чиновники, приказчики, простой люд, разжившийся лишней копеечкой, — это клиенты «ванек».

Значительную часть дохода «ваньки» ежедневно сдавали хозяину извоза, у которого стояли на постое. Причем, сумма обычно была фиксированной. Недоимка записывалась за извозчиком, и зачастую он возвращался в родную деревню не с прибытком, а с долгами.

**До появления конки, а затем и трамвая, у извозчиков в Москве конкурентов не было, частные выезды имело небольшое количество богатых москвичей. Иван Тимофеевич Кокорев еще в середине XIX века писал в одном из своих очерков: «Потребностям московских пешеходов удовлетворяют почти одиннадцать тысяч извозчиков; из этого числа не более трех тысяч постоянно живут здесь, а прочие — все «ваньки».**



На другом полюсе извозничьей иерархии находились «лихачи». У них были хорошие, ухоженные лошади, лакированные коляски, зачастую на шинах-дутаках. Лихачи, как правило, работали на себя, рассчитывая на богатых клиентов. На «лихачах» ездили офицеры, кавалеры с дамами, богатые купцы и т.д. Нанимали их и различные авантюристы и проходимцы, которым надо было «пустить пыль в глаза» или быстро отсюда-никуда уехать. «Лихачи» появлялись на улицах к обеду, но трудились всю ночь. Театры, рестораны, гостиницы — вот основные точки, где они ждали своих клиентов. За поездку «с ветерком» «лихач» просил не меньше 3 рублей, тогда как «ванька» брал за поездку 30–70 копеек. «Лихач» мог себе позволить выбирать седока, но и заработок у него был значительным, богатые господа, уезжающие после театра кутить с актрисами, не скупчились, да и нанимали коляску часто на всю ночь. Ценились экипажи с откидным верхом, в них подвыпившие господа с дамами могли не бояться нескромных взглядов.

Среди извозчиков своеобразной аристократией считались «голубчики» или «голуби со звоном», которые имели на своих экипажах мелодичные поддужные колокольчики. А название их произошло от знаменитого кучерского выкрика: «Эх, голуби!».

Большинство экипажей были одноконными, но были и «двойки», и «тройки». Прокатиться на тройке с ветерком, да под грозные выкрики: «Эй,

поберегись!», всегда считалось московским шиком. Зимой многие извозчики переходили с колясок на сани, особенно ценились у любителей быстрой езды небольшие сани, да еще и с медвежьей полостью, укрывавшей седока.

Стоит отметить, что власть за извозчиками следила. Даже проводила своеобразный техосмотр, за который отвечала городская управа. Каждый извозчик имел свой номер. Номерные знаки сначала крепили на спинах извозчиков, позже стали прибивать к облучку или на видном месте экипажа. Лошадь должна была быть «справной», а не костлявой доходяжкой. Извозчикам надлежало иметь специальную одежду: красный или синий (по разряду экипажа) кафтан с оборками сзади, перетянутый красивым поясом, на голове — низенький пояркоый цилиндр с загнутыми полями и пряжкой спереди. Извозчики должны были быть старше 17 лет. Ношение окладистой бороды считалось признаком «степенности» еще со времен ямщиков.

Для извозчиков установили три разряда, каждому из которых полагалась окраска в соответствующий цвет экипажа и ночного фонаря. Первый разряд

традиционно был красного цвета, в него входили рессорные крытые экипажи на резиновых шинах-дутаках. Ко второму разряду (синему) относились подобные экипажи, но без воздушных шин. Остальные экипажи относились к третьему разряду.

Существовали и своеобразные правила движения. Извозчикам предписывалось держаться правой стороны улиц, ездить умеренной рысью — до 10–12 км/час. С наступлением сумерек следовало зажигать у экипажей специальные фонари. Ставить пролетки можно было вдоль тротуаров только в один ряд. Запрещалось оставлять на улицах экипаж без присмотра, извозчик постоянно должен был быть на облучке.

Экипажи использовались различных форм: коляски и пролетки нескольких видов, брички, дрожки, линейки, одноколки и т.д. В Москве даже ввели распоряжением генерал-губернатора Д.В. Голицына определенный образец экипажа, так называемый «калибер». Но широкого применения это нововведение не получило.

Интересные описания московских извозчиков оставил Владимир Алексеевич Гиляровский. Большое впечатление на него по приезду в Москву произвела своеобразная извозничья биржа: «стояли сплошь — мордами на площадь, а экипажами к тротуарам — запрятки легковых извозчиков». Выбери, как говорится, на свой вкус и возможности кошелек.

В XX веке количество извозчиков в Москве стало сокращаться. В 1914 году их было около 16 тысяч. В 1928 году — уже 5 тысяч. В 1939-м году, когда извозчику приходилось отправляться за лошадей «от Сокольников до Парка на метро», всего 57 человек заявили о своей принадлежности к этой профессии.

В наши дни в столице снова появились извозчики, но их экипажи уже относятся более к разряду туристской экзотики, чем к средствам передвижения.

Владимир Рогожин