

## ОБОСНОВАНИЕ СТРОИТЕЛЬСТВА УНИКОМПЛЕКСА НА КОНЕЧНЫХ ОСТАНОВАЧНЫХ ПУНКТАХ В ГОРОДЕ КРАСНОЯРСКЕ

Жигулов А.А.

Научный руководитель – к.э.н.Саенко И.А.

*Сибирский федеральный университет*

В современных условиях развитие мегаполисов, невозможно представить без хорошо налаженного транспортного обеспечения. С развитием города строятся новые микрорайоны, создаются новые транспортные маршруты, на карте города появляются новые остановочные пункты: конечные, промежуточные и остановки по требованию. За частую данные остановочные пункты не отвечают требованиям комфортности как для пассажиров, ожидающих свой маршрут, так и для водителей и кондукторов транспортных средств городских маршрутов.

От водителей транспортных средств в основном зависят качество и надежность перевозке, безопасность движения. Работа водителя связана с большими нервными и физическими перегрузками, обусловленными непрерывно меняющейся дорожной обстановкой, интенсивностью движения, частыми остановками, значительным пассажирообменом и т.д.

При организации труда водителей необходимо придерживаться установленного распорядка труда и отдыха, нормируемого в соответствии утвержденного «Положения о рабочем времени и времени отдыха водителей автомобиля» от 25.08.1999 г. Время обеденного перерыва должно составлять от 30 минут до 2 часов.

В состав рабочего времени водителя включается:

- Время управления автомобилем
- Время остановок для кратковременного отдыха от управления автомобилем в пути и на конечных пунктах
- Время проведения медицинского осмотра водителя (до 5 минут в смену) перед выездом на линию и после возвращения с линии
- Время стоянки в местах посадки и высадки пассажиров
- Время проведения работ по устранению возникших в течении рабочей смены непредусмотренных неисправностей автомобиля.

Чтобы водители имели возможность получить горячий обед и полноценный отдых во время остановок на конечных пунктах, то на последних необходимо устраивать стационарные сооружения для обслуживания и отдыха водителей и кондукторов. Также здесь необходимы диспетчерские пункты, площадки для разворота и отстоя, а также комфортные павильоны для пассажиров..

Диспетчерские пункты необходимы для организации и регулирования движения автобусного транспорта на нескольких маршрутах. На конечных пунктах желательно иметь отдельную площадку для каждого маршрута автобуса. Для технического обслуживания и хранения автобусов в часы перерыва движения — автобусный транспорт должен быть обеспечен гаражами для профилактического осмотра и мелкого ремонта, а также площадками для отстоя автобусов.

Согласно действующих маршрутов в городе Красноярске насчитывается около 47 конечных остановочных пунктов, на которых совершают остановку несколько автотранспортных маршрутов города, обслуживаемые **муниципальными** коммерческим АТП. Как правило, эти остановочные пункты не оборудованы местами

для отдыха водителей и кондукторов. При этом большая часть из них расположена в жилых массивах города Красноярска или в непосредственной близости с ними. Данные конечные пункты являются основным островком для создания уникального комплекса, так как на этих конечных пунктах сосредоточена большая масса пассажиропотока. Перечислим основные:

1. Автовокзал «Восточный»
2. Академгородок
3. Железнодорожная больница
4. Жилой массив «Ветлужанка»
5. АО «Красфарма»
6. пос. Водников
7. Жилой массив «Северный» (гипермаркет «АЛПИ»)
8. пос. Верхняя Базаиха
9. Покровка
10. пос. Удачный
11. пос. Песчанка
12. Междугородный автовокзал
13. Центральный рынок
14. Жилой массив «Солнечный»
15. Госуниверситет (Сибирский федеральный университет)
17. Госпиталь инвалидов ВОВ
18. Спортзал
- 19 ул. Рокоссовского (Школа милиции)
- 20 жилой массив «Верхние Черёмушки»

Целью создания уникального комплекса на конечных остановочных пунктах является повышение качества обслуживания пассажиров и работников транспортных маршрутов, а также населения прилегающих территорий на основе рационального набора услуг, которые могут быть представлены организациями, расположенными в этих уникальных комплексах.

Уникальный комплекс – это двухэтажное здание многоцелевого назначения с нежилыми помещениями. Функционально внутренний объем комплекса разделен на пассажирскую зону, в которой расположены предприятия торговли и бытового обслуживания и хозяйственной зоны, в которую входят диспетчерская, помещения для обслуживания и отдыха водителей и небольшой мастерской для мелкого ремонта неисправности автобуса, площадки отстоя, уборки и осмотра автобуса. Планировочными решениями обеспечиваются функционально обоснованные взаимосвязи между отдельными помещениями.

Конструктивная схема может быть представлена пространственной жесткой системой из поперечных и продольных стен и перекрытий из сборных железобетонных плит с опиранием на поперечные несущие стены. Стены наружные и внутренние – кирпичные из силикатного кирпича с утеплением снаружи под облицовочным слоем.

Основными функциями уникальных комплексов, возведенных на конечных остановочных пунктах автобусных маршрутов являются:

- Бытовое обслуживание пассажиров во время нахождения на конечном пункте;
- Диспетчерское руководство движением транспортных средств;
- Операции технического обслуживания;
- Учет и анализ перевозок пассажиров;
- Организация быта и отдыха автобусных бригад;
- Содержание помещений и территорий в чистоте.

Создание системы униконплексов по городу будет способствовать:

- наиболее полному и своевременному удовлетворению потребностей населения в перевозках;
- высокому качеству и культуре обслуживания пассажиров;
- повышению безопасности движения подвижного состава;
- организации комфортного быта и отдыха автобусных бригад.