

УРОДОВЛАСТИЕ



В апреле 2013 года коммунисты направили в Генеральную прокуратуру обращение, в котором подробно описывались проблемы столичной подземки. Они призвали генпрокурора проверить изложенные сведения и принять исчерпывающие меры по устранению множественных при строительстве и эксплуатации метро опасностей.

Катастрофа, которой могло бы не быть

Пока руководство столицы тратит сотни миллионов бюджетных средств на «улучшение имиджа московского метро» (которым занимается американская компания), а глава столичного метрополитена Иван Беседин настаивает на повышении тарифов на проезд, столичная подземка превращается во всё

более опасное для пассажиров транспортное средство. Почти 40 аварий, мелкий и крупных, произошли в метро с начала 2013 года. Московские коммунисты не раз предупреждали власти о возможных последствиях такого бардака. К сожалению, печальный итог не заставил себя ждать.

Проверка по факту нарушений при повреждении тоннеля Замоскворецкой линии метро свай, пробившей тоннель, проводилась прокуратурой и в январе 2014 года.

В мае этого года в связи с участвовавшими чрезвычайными происшествиями в московской подземке заместитель Председателя ЦК КПРФ В.Ф. Рашкин призвал Генерального прокурора принять срочные меры по устранению нарушений при эксплуатации столичного метрополитена. Тогда в столичном метро разгорелся конфликт: машинисты жаловались на неисправную технику, оборудование и утверждали, что их рабочий день превышает все мыслимые нормы, их штрафуют за вынужденное превышение скорости на перегонах.

Тогда в ходе проверки на линейных пунктах станций метро «Владыкино» и «Печатники» действительно были выяв-

лены многочисленные нарушения. В результате руководителям электродепо «Владыкино» и «Печатники» прокуратурой внесены представления об устранении нарушений закона. В отношении должностных лиц электродепо были возбуждены дела об административных правонарушениях.

Однако никакие представления прокуратуры не пугали столичные власти. Мэр Москвы Сергей Собянин ещё в середине мая заявил, что наше метро — самое безопасное, в сравнении с западными подземками. А руководитель департамента транспорта Максим Ликсутов утверждал, что большинство задержек в движении поездов метро происходит по вине пассажиров, которые держат двери поезда и не дают ему вовремя уехать.

«Эта трагедия — итог непрофессионального системного подхода, когда везде сидят менеджеры, которые счита-

ют деньги, гребут прибыль по карманам, но совершенно не разбираются в технической части, да и не хотят этого делать, — говорит заместитель председателя ЦК КПРФ Валерий Рашкин. — Наверное, все, кто ездит в метро, помнят постоянно звучащее там объявление о том, что метрополитен — транспортное средство, связанное с повышенной опасностью.

Спускаясь туда, люди доверяют его работникам свои жизни. Так вот сейчас там нет руководителя, который бы отвечал за жизни людей. Сколько можно паразитировать на советском наследии, не создавая ничего нового? Да, советское оборудование было качественным, но прошло уже более двух десятков лет! У столичной подземки есть деньги — тарифы повышаются постоянно — но вкладываются они не туда. Надо менять систему, и начинать нужно с кадров».

Пресс-служба МГК КПРФ

Наше дорогое метро

Мария Михалева

Московский метрополитен — самое величественное из подземных сооружений Москвы. Первые предложения по его прокладке появились ещё в Российской империи, но решение о строительстве метро было принято лишь в 1931 году по настоянию первого секретаря Московского комитета ВКП(б) Л. М. Кагановича. Со дня открытия старейшего в мире метрополитена — Лондонского (1863) — на тот момент прошло почти 70 лет. Но советское руководство приложило немало усилий, чтобы ликвидировать это отставание. Благодаря самоотверженному труду граждан СССР, московский метрополитен был открыт менее чем через пять лет после начала его строительства — 15 мая 1935 года.

Московские станции метро очень красивы. Тысячи архитекторов и скульпторов трудились над их оформлением. Достаточно вспомнить мраморно-светлую «Маяковскую», потолок которой покрыт мозаичными панно из смальты на сюжеты художника А. Дейнеки «Сутки советского неба», или «Новослободскую», с пилонами, украшенными многоцветным освещаемым изнутри витражем, изготовленных латвийскими художниками Э. Вейланданом, Э. Крестсом и М. Рыскиным. Часто можно наблюдать, как иностранные туристы с восхищением осматривают и фотографируют те станции, которыми мы, москвичи, пользуемся ежедневно, подчас не задумываясь об их красоте.

Прежде московскому метрополитену можно было бы дать ещё одну характеристику — безопасный. Согласно намерениям советского руководства, он должен был выполнять не только функции средства передвижения, но и являться частью оборонной системы, способной защитить граждан от бом-

бежек. Отсюда глубокое залегание некоторых станций, отсюда сложные системы вентиляции и многие другие особенности московского метро, не свойственные метрополитенам других стран. Но безопасным московское метро было не только в военное время. Оно стабильно и без сбоев выполняло основную свою задачу, ради которой в него ежедневно спускались тысячи людей, — перевозку пассажиров.

Однако в последние годы спускаться в метро становится страшно. Не будем вспоминать теракты — хочется верить, что они ушли в прошлое. Тем более, сейчас по распоряжению московских властей на самых оживлённых станциях метрополитена устанавливают металлодетекторы. Пугают уже не теракты, а аварии, которых быть не должно, — но которые происходят.

15 июля в московском метро на перегоне между станциями Парк Победы и Славянский бульвар произошла страшная трагедия: первые три вагона поезда сошли с рельс. В результате погибли 23 человека и пострадало больше 250 человек.

Версий относительно причин произошедшего много. Это и попадание предмета на пути, и заклинивание колесной пары, и некачественно проведенные ремонтные работы. По одной из версий, стрелочный механизм был закреплён обычной трехмиллиметровой проволокой, хотя существуют специальные фиксаторы и закладки.

Такая халатность не может не ужасать. Но самое страшное — другое. То, что подобная ситуация — не единичный случай. Произошедшее — самая крупная катастрофа в метро, имеющая техногенный характер. Но до этого произошли десятки таких же техногенных аварий, которые, к счастью, к жертвам не привели. За год с небольшим в метро случилось 35 различных аварий. В среднем, по аварии каждые две недели. Это уже не может считаться нормальным.

В чем же причина? Износилась техника? Нагрузки не отвечают старым системам, а новые никак не придумают? У метрополитена недостаточно денежных средств?

По некоторым оценкам, сейчас метрополитен зарабатывает на наших с вами перевозках порядка 100 млрд рублей. Да и цены на билеты постоянно растут: в деньгах у метро явно недостатка нет, тем более что средства на строительство новых станций находятся. Появляются новые комфортные поезда, в которых даже можно поймать Wi-Fi. Значит, казалось бы, и с техникой проблем нет. Но аварии продолжают происходить.

Очевидно, проблема заключается в самой системе. В халатной системе, находящейся под недостаточным контролем. В системе, которой необходимо проверки и отладка в соответствии с нуждами современного столичного города.

Ежедневно в московское метро спускается больше 7 миллионов человек. Это труженики, едущие на работу и с работы, школьники и студенты, приезжие и туристы, и просто люди, которым необходимо добраться из пункта «А» в пункт «Б». Метро прочно вошло в нашу жизнь. Даже стоимость квартиры в Москве определяется в том числе её близостью к метро. Всё потому, что метро — наиболее удобное средство передвижения в условиях мегаполиса. Ни тебе пробок, ни тебе неадекватных водителей на дорогах. Работает метро до часу ночи. Не нужны права и умение водить. Билет, несмотря на постоянно растущую его стоимость, в целом, по карману горожанам. Поезда ходят часто, опоздал на один — уже через пару минут будешь ехать на следующем. Летом в метро прохладно, зимой — тепло. И добраться на нём, без лишнего нервов и платных пересадок, можно почти куда угодно. Поэтому



даже аварии не останавливают москвичей: они по-прежнему будут пользоваться метрополитеном. На следующий день после трагедии на Арбатско-Покровской линии в вагонах было ничуть не меньше народу, чем обычно. А значит, если метро вновь не станет безопасным, будут новые жертвы.

На фото: Станция «Новослободская». Была открыта 30 января 1952 года. Архитектор Алексей Душкин;

После трагедии на перегоне между станциями «Парк Победы» и «Славянский бульвар». Июль 2014 года.