

## Коллапс в метро

### Случится, если власти Москвы не начнут разуплотнение города



Очередное происшествие в пятницу утром нарушило работу Московского метрополитена. На станции «Текстильщики» Таганско-Краснопресненской линии сломался поезд. Из-за возникшей заминки произошел сбой в движении составов по всей ветке и возникли огромные людские «пробки». Линия моментально оказалась перегруженной. Некоторое время на нескольких станциях сесть в прибывающие поезда было просто невозможно. Тысячи людей опоздали на работу. Сотни людей были прилично помяты в давке при штурме вагонов. Если бы проблемы одновременно возникли не на одной линии, а на двух-трех – началась бы цепная реакция по всему метрополитену. Эта внештатная ситуация стала, возможно, последним предупреждением городским властям. Московское метро, а с ним и весь город, находятся на грани коллапса. Происшествия в метрополитене, приводящие к локальным «ходынкам», в последнее время участились. В июне из-за поломки состава «вставала» Арбатско-Покровская линия. В августе из-за возгорания в вентиляционной шахте туннеля имел место сбой в движении на Сокольнической ветке. В сентябре на Таганско-Краснопресненской линии в вагоне поезда произошло краткое замыкание, что опять-таки привело к увеличению интервалов движения составов. Проблемы возникают не только из-за поломок техники, но и из-за пресловутого «человеческого фактора». За четыре месяца дважды пьяные машинисты «забывали» останавливаться на станциях. Кстати, в одном из случаев – все на том же многострадальном Таганско-Краснопресненском радиусе.

Спектр причин этих ЧП широк. В первую очередь – изношенность части оборудования и коммуникаций. Машинистов тоже не хватает – объявления об их наборе можно найти среди подземной рекламы практически всегда. Кроме того, многие линии просто изначально не были рассчитаны на нагрузку, которую теперь вынуждены нести. В том числе – в плане интенсивности движения.

Причем это даже не вина руководства метрополитена и столичных властей. Сказать, что они не делают ничего для предотвращения ситуации, при которой подземку закупорит людской массой, как сосуд – тромбом, нельзя. Деньги на реконструкцию и замену оборудования поступают регулярно. Закупаются составы нового поколения. До конца 2007 года в распоряжение метрополитена должны поступить 32 вагона для поездов «Русич». Есть попытки решить стратегические проблемы, связанные с перегрузкой на некоторых направлениях. Ввод в эксплуатацию в 2007 году станций «Трубная» и

«Сретенский бульвар» (Люблинская линия), а также «Кунцево-2» и «Строгино» (Арбатско-Покровская) поможет разгрузить Таганско-Краснопресненскую и Филевскую ветки соответственно за счет создания новых пересадочных узлов и переориентации пассажиропотоков. В 2008 году будет открыто еще несколько станций. Сумма, выделенная из городского бюджета на развитие метрополитена в текущем году, стала рекордной – 36 млрд рублей.

Однако все это полумеры. Модернизация метрополитена не станет панацеей от локальных и глобальных коллапсов. По мнению директора Национального градостроительного института Александра Кривова, это слишком «запущенный инфраструктурный элемент городского хозяйства», рассчитанный максимум на семимиллионный город. Подземная транспортная инфраструктура просто не поспевает за ростом населения. «Даже если привлечь существенные частные инвестиции, как, например, в свое время сделали в Лондоне, ситуация кардинально не изменится, – заявил г-н Кривов РБК daily. – Сейчас для освоения вложенных денег у метро не будет хватать чисто технических ресурсов. Например, специалисты, которые могут грамотно выполнить проектные работы, в дефиците». Эксперт считает, что координация развития города и метрополитена в настоящее время практически отсутствует. Благодаря модернизации подземки можно лишь выиграть время, которое властям следует потратить на разуплотнение самой Москвы, вывод на окраины и в близлежащие районы области, с которыми налажено сообщение, хотя бы части деловой и жилищной инфраструктуры. Параллельно необходимо создать внутригородскую железнодорожную сеть, которая поможет разгрузить метро.

У руководства города действительно имеются планы на этот счет. Существует проект пуска в конце 2008 года городской электрички по бывшей кольцевой железной дороге от станции Канатчиково до станции Пресня с остановками в Лужниках, рядом с площадью Гагарина и неподалеку от строящегося комплекса «Москва-Сити». Кроме того, непосредственно от «Сити» планируется отправлять экспрессы в московские аэропорты. Также выдвинута инициатива использовать наземный рельсовый транспорт для сообщения с поселком Северный, микрорайонами Щербинка и Кожухово. «Ведется совместная с городом работа над этими проектами, – заявил РБК daily начальник департамента по связям с общественностью Московской железной дороги Владимир Мягков. – Идут согласования. Но сколько времени уйдет на реализацию, точно сказать пока трудно». Работа чиновников различных ведомств по принципу «пока гром не грянет» может дорого стоить жителям города, который в любой момент может быть разбит транспортным параличом.

**НИКОЛАЙ ИВАШОВ**

06.11.2007

