

Дмитрий Владимирович, нередко метрополитен вы называете скучной, даже рутинной организацией. Но когда же вам приходится скучать, коль скоро метро ежедневно перевозит свыше девяти миллионов пассажиров при пропускной способности в шесть с половиной? Экстремальная получается скука, не правда ли?

— Метрополитен, на мой взгляд, — чрезвычайно интересный объект приложения сил и ума. Это очень любопытная техническая и транспортная система, неординарный управленческий комплекс. Почему я порой называю метро скучной организацией? Потому что наше кредо и обязанность — четкая, жесткая работа по правилам, когда инициатива допустима только в рамках предусмотренных инструкций. Это и есть мера нашей «скучности». Когда система жизнеобеспечения города, обслуживающая миллионы человек, работает стабильно, на нее никто не обращает внимания. Вот если у нас что-нибудь случается и привлекает всеобщее внимание — это означает, что мы сработали плохо. Если в нашей работе появляется нечто будоражащее, это ненормально.

Нам удалось сохранить систему управления метрополитеном, и она оказалась достаточно эффективной даже в условиях полной перестройки хозяйственного механизма страны за последние 15 лет. Хотя, конечно, в это время обнажились проблемы, о которых в 70–80-х годах ушедшего века мы и думать не могли. Дело в том, что наша задача — не только переместить пассажира из пункта А в пункт Б. Нет — мы обязаны, кроме того, обеспечить достойный уровень комфорта и культуры обслуживания. И поверьте мне, это вовсе не популистское высказывание для прессы, отнюдь нет. Качество изменилась жизнь Москвы. Мы существуем в условиях иных экономических реалий, требований, предъявляемых к городу как среде обитания. Столица меняется кардинально, и системы перевозок в столице должны поспевать за темпами перемен.

В чем я вижу наши основные проблемы? Раньше пассажиры никогда не рассматривались в качестве клиентов. Скорее, это была некая перевозимая нами масса людей. Далеко не все наши сотрудники поняли, что пора менять подходы в работе. Отсюда и поступающие к нам жалобы на невнимательность, грубость, хамство. Мы эти жалобы считаем объективными и стараемся конструктивно на них реагировать. Ведь перегрузки в метрополитене, которые приводят иногда к излишней раздражительности, дискомфорту, начали ощущаться с 1992 года, и тому есть объективные причины. Горожане стали гораздо более мобильными. Напряженная ситуация на столичных магистралях привела в метрополитен дополнительно, по нашим оценкам, до полутора миллионов пассажиров. Мы знаем, как обеспечить надежность перевозок. Это комплекс мер, в который входят и системный ремонт оборудования, его модернизация, постоянная профилактика. Я отношу все это не к проблемам, а к техническим задачам. А вот повышение культуры обслуживания, создание иных, более чужевых и профессиональных, взаимоотношений персонала метрополитена и пассажиров полагаю проблемой, над решением которой мы трудимся.

— На каких линиях метро перегрузки особенно ощутимы?

— В первую голову на Таганско-Краснопресненской, Серпуховско-Тимирязевской, Калужско-Рижской, даже на Калининской и, как ни странно, на относительно новой Люблинско-Дмитровской. Первая из названных мною линий, к примеру, ежедневно перевозит 1,4 млн. человек при нормативной нагрузке порядка миллиона пассажиров. Мы пытаемся бороться с «эффектом коммунальной квартиры» на этой линии, модернизируя вагоны. Ликвидируя промежуточные кабины в вагонах, увеличиваем количество стоячих мест. Но с технической точки зрения это единственное, что можно здесь предпринять. По Таганско-Краснопресненской линии курсирует максимально возможное количество составов при максимальном частоте их движения. Нельзя и увеличить длину поезда — мы же не в силах удлинить платформы на станциях.

Московское правительство поддержало наши предложения по скорейшему строительству линий метро в двух важнейших для города направлениях. Во-первых, это касается продления Люблинско-Дмитровской и, во-вторых, строительства Митинско-Строгинской линий. Вдоль этих будущих метротрасс живут сотни тысяч людей, что диктует необходимость

Дмитрий ГАЕВ:

МЕТРО НЕ БУДЕТ

«КОММУНАЛЬНОЙ КВАРТИРОЙ»

Транспортную систему Москвы давно уже невозможно представить без эффективно действующего метрополитена. В последнее время он испытывает немало проблем. Как справляется с ними администрация? Каковы перспективы развития столичного метро? Что намечено сделать в нынешнем году? Корреспондент «МС» встретился с начальником Московского метрополитена Дмитрием ГАЕВЫМ.

значительного улучшения транспортной инфраструктуры. Кроме того, пуск центрального участка Люблинско-Дмитровской линии с двумя станциями пересадки на три линии сделает ее весьма удобной для пассажиров. Главное, появится возможность переориентировать потоки пассажиров, направляющихся к станциям «Текстильщики» и «Кузьминки», на Люблинско-Дмитровскую линию, что позволит снять нагрузку на восточном участке Таганско-Краснопресненской линии. С введением же станции «Строгино» удастся уменьшить поток пассажиров, двигающихся из этого одноименного района к станциям метро «Шукинская» и «Октябрьское Поле», на 12 тыс. человек в час (в утреннее пиковое время). Это очень существенно облегчит ситуацию на западном участке Таганско-Краснопресненской линии.

— Реально ли открытие движения до станции «Строгино» к декабрю 2007 года?

— Технически это вполне реально. Работы проходят в очень быстром темпе, причем решающим является как раз нынешний год. Как всегда, самой болезненной является проблема финансирования. В связи с тем что строительство данной линии метро правительство Москвы считает приоритетным, я рассчитываю на покрытие существующего дефицита средств. Мы ведь развернули и на Митинско-Строгинской, и на центральном участке Люблинско-Дмитровской линии колоссального масштаба работы, задействовали огромный технический и кадровый потенциал. А приостановка строительства даже на полгода, что само по себе очень дорогое удовольствие, привело бы к удлинению сроков проведения работ уже на полтора года. Пока же мы точно соблюдаем график, и технологически нам понятно, как построить эту трассу быстро и качественно.

— И это несмотря на то, что вы возводите уникальный совмещенный тоннель в районе Серебряного Бора — двухуровневый тоннель, не имеющий аналогов в Европе, по которому пройдет и линия метро, и автотрасса будущего Краснопресненского проспекта...

— Протяженность этого тоннеля — лишь полтора километра из тех двадцати, что предстоит построить на данном участке. Эту линию мы будем строить сразу четырьмя тоннельно-проходческими комплексами — впервые в Москве и в России. Специально для проведения строительных работ

на Строгинской метролинии будет применен проходческий щит, которому нет равных в мире. Этот щит мы используем на проходке тоннельного участка от станции метро «Кунцевская» к станции «Славянский бульвар». Он должен обеспечить проходку 500 метров пути в месяц, в то время как стандартный щит позволяет проходить до 150 метров. Что называется, почувствуйте разницу. Да и то, что мы за два с половиной года намереваемся построить 20 километ-

го кольца позволило бы пассажирам совершать пересадки, минуя Кольцевую линию, значительно бы сократило время поездки из одного конца Москвы в другой и резко снизило бы нагрузку на действующие станции пересадки. Думаю, что уже к концу 2006 года удастся представить проект данной трассы на утверждение Градостроительного совета Москвы.

Сама собой разумеется, это длительная и кропотливая работа. Но если бы мы смогли поддерживать тем-

пиров — федеральный? Считаю, что рано или поздно мы к этому придем. Затрудняюсь сказать, произойдет ли это в 2007 году. Точно могу сообщить, что, если в следующем году Москва вложит в строительство метрополитена 80 процентов необходимых средств, федеральный бюджет гарантированно предоставит остальные 20 процентов.

— В некоторых странах мира существуют частные метрополитены. Какова вероятность появления частного метро в России?

— Не исключено появления линий метро или иных внеуличных видов скоростного транспорта, построенных и эксплуатируемых частными компа-

ниями. Для этого, правда, нужна соответствующая законодательная база, которой пока в России нет. Например, в столице Южной Кореи Сеуле, а также в Токио два метрополитена — государственный и частный. Частное метро действует в Гонконге.

— Как бы вы прокомментировали пуск в Турине в преддверии Олимпиады автоматической линии метро? Не отстает ли мы по уровню технической оснащенности подземки?

— Автоматические линии метро действуют и в Копенгагене, и в Париже, Лионе, Нюрнберге. Это качественные и очень дорогие транспортные системы. К примеру, один километр парижской автоматической линии метро, открывшейся восемь лет назад, стоил около 200 миллионов долларов. Но я вам скажу, что в России, в частности, в Москве и Санкт-Петербурге, метрополитен уже давно действует в автоматическом режиме. В сообществе метрополитенов мира существует давний спор о том, должен ли в поезде присутствовать оператор-машинист. Мы считаем наличие машиниста обязательным. Однако и сейчас, скажем, и в северной столице, и в Москве почти все линии метро работают в автоматическом режиме. Специальные программы контролируют движение поездов. Состав не сможет двигаться быстрее или медленнее установленной скорости — автоматика тотчас вмешается и скорректирует ситуацию. Другой вопрос, что в эту управленческую систему включен и человек — машинист. Если бы нам поставили задачу убрать человека из поезда и пустить метропоезда в полностью автономном режиме, мы за полтора-два года ее бы решили. Однако оператора из состава мы пока убирать не собираемся, что вовсе не означает, будто наше метро отстает от западного. Более того, автоматизированные системы управления движением, безопасности перевозок у нас даже более совершенны, что признают и зарубежные коллеги. Эти системы позволяют обеспечивать нынешнюю скорость и частоту движения в столичном метро.

— В январе нынешнего года мэр Москвы подписал распоряжение о переводе монорельсовой дороги со второго полугодия 2006 года в режим промышленной эксплуатации. Как вы намерены выполнять приказ столичного градоначальника?

— Юрий Михайлович сформулировал задачу и сроки ее решения. Этот срок касается в первую очередь изготовителей монорельсовой системы. Ряд технических систем монорельса на сегодня не доведен до уровня постоянной эксплуатации, вот почему мы используем его в экскурсионном режиме. Разработчики должны довести систему в оговоренные мэром сроки до оптимального уровня и представить результаты своей работы государственной комиссии. Если комиссия даст положительное заключение, мы готовы запустить монорельс в промышленную эксплуатацию.

— Итак, несмотря на множество проблем, вы, судя по всему, смотрите в будущее с оптимизмом?

— Мы занимаемся слишком серьезным делом, чтобы позволить себе пессимистические настроения. Метрополитен нужен городу, значит, он будет развиваться и совершенствоваться. Третьего не дано.

Беседу вел Владимир РАТМАНСКИЙ



ров пути, сама по себе задача уникальная.

— Вы не станете возражать против утверждения о том, что тесно нынче только в самих поездах, особенно в час пик? Слишком многолюдно стало на пересадочных станциях.

— Что же возражать против очевидного факта! Это еще одна очень серьезная проблема, которую необходимо решать. Существует не только утренний — с 8.00 до 10.00 — час пик. Пиковым на станциях пересадки стал период с 11 утра до трех часов дня. В это время пересадочные станции работают с большой перегрузкой. «Что же делать? — задумались мы. — Как выйти из ситуации?» Строить дополнительные выходы на действующих станциях пересадки или дополнительные пересадочные станции в центре города? Но станции пересадки расположены в центре Москвы, внутри и в зоне Садового кольца, на Кольцевой линии метро. Строить дополнительные станции в центре негде — нет свободных площадей.

Поэтому в настоящее время началась поддерживаемая правительством Москвы проработка проекта по созданию второго пересадочного кольца с внешней стороны ныне действующей Кольцевой линии. Предполагается, что первый участок этого кольца пройдет от станции метро «Международная», которую намечено открыть в сентябре нынешнего года, до станции метро «Савеловская». На этой линии будет шесть станций, три из которых — станции пересадки с радиальными линиями. Создание этого участка второ-