

Дмитрий Владимирович, обычно в марте подводятся окончательные итоги деятельности в предыдущем году. Оптимистично ли оцениваете эти итоги вы?

— Скажем так: я удовлетворен. В целом итоги функционирования Московского метрополитена можно считать положительными. И главное, в ушедшем году мы смогли решить основную задачу — резко активизировать строительство новых линий метро, дефицит которых негативно сказывается на транспортной ситуации в городе. Впервые за всю историю отечественного метрополитена нам удалось развить столь высокие темпы ведения работ, что это позволит построить 15 км новых линий метро за 29 месяцев. Уже к концу 2007 года эти пути будут пущены в эксплуатацию. Город получит четыре новые станции, четыре новых пересадочных узла. Мы сконцентрировали огромный технический и кадровый потенциал, а благодаря усилиям московского правительства — и необходимые финансовые средства. Опять же впервые на строительстве метро действуют пять мощных высококомеханизированных горно-проходческих комплексов. Эти машины ежедневно удлиняют линии московского метро на 50 метров.

Вы упомянули о новых станциях, которые получит Москва к концу года...

— Центральный участок Люблинско-Дмитровской линии от станции «Чкаловская» до новой станции «Трунная» с пересадкой на Серпуховскую линию мы планируем открыть уже в августе. При этом расположенная перед «Трунной» станция «Сретенский бульвар» откроется чуть позже — в ноябре. Тем самым пассажиры обретут возможность пересадки на Сокольническую и Калужско-Рижскую линии. А это значит, что изменится к лучшему транспортная ситуация на юго-востоке Москвы. Сейчас горожане, следующие в центр из Марьино, Люблина, Печатников, вынуждены ехать до «Чкаловской», с тем чтобы сделать пересадку на привокзальной станции «Курская», и без того достаточно загруженной. С появлением на Люблинской линии трех новых пересадочных узлов такая необходимость отпадет. Появится возможность переориентировать пассажиропотоки с восточного участка Таганско-Краснопресненской линии — с Выхины, Рязанского проспекта — в зону Люблинской линии.

Таганско-Краснопресненская линия доставляет особо много хлопот?

— Дело не в хлопотах. Просто это самая загруженная линия Московского метрополитена. Достаточно сказать, что в отдельные часы, в отдельные 15-минутные временные интервалы, перегрузка на этой линии достигает 60-70 процентов. Вот почему для нас крайне важно открытие в декабре нынешнего года еще одного нового участка метро — Строгинской линии, которая станет продолжением Арбатско-Покровской линии. Она протянется от станции «Парк Победы» к станции «Кунцевская», где будет возведена станция «Кунцевская-2» с соответствующей пересадкой на Филевскую линию. От этой станции поезда пойдут к действующему метровокзалу «Крылатское» и далее — к станции «Строгино». Сейчас, особенно в утренние часы, из Строгина к станции метро «Щукинская» Таганско-Краснопресненской линии направляется 12 тыс. человек в час. Они добираются до «Щукинской» за 20-40 минут. К этой же станции едут жители Красногорска, Митина. С открытием станции «Строгино» жители этого района смогут значительно сократить время в пути, который к тому же станет для них более удобным. Кроме того, мы сумеем частично облегчить ситуацию на западном участке Таганско-Краснопресненской линии. Наконец, жители Крылатского, Кунцева и ряда других районов, пользующиеся Филевской линией, смогут в среднем уменьшить время в пути на семь минут.

Вы говорили о проблемах на Таганско-Краснопресненской линии. Но ведь сильно загружены и Серпуховская, Кольцевая, Калужско-Рижская, Замоскворецкая линии...

— Верно. Правда, при этом давайте вспомним, что столичный метрополитен перевозит в сутки до 9 миллионов пассажиров при проектной пропускной способности в 6 млн. Казалось бы, все резервы увеличения скорости, интервалов движения, количест-

ва посадочных мест исчерпаны. И все-таки мы провели дополнительные организационно-технические мероприятия, которые позволят с 28 марта нынешнего года увеличить количество мест для перевозки пассажиров на некоторых линиях. Так, на Таганско-Краснопресненской с 9 до 10 часов утра дополнительно прибавится одна тысяча мест в каждом направлении, с 10 до 16 часов дня — по 9 тыс. мест и с 19 до 23 часов — 7,5 тыс. мест. На Люблинской линии с шести до один-

надцать утра количество мест увеличится на 6 тыс. в каждом направлении. Подготовлены дополнительные поезда, локомотивные бригады. Еще раз добавлю, тем самым мы не сможем полностью снять напряжение на этих линиях, но несколько снизить его попытаемся.

Основной проблемой, препятствующей динамичному развитию сети Московского метрополитена, была нехватка финансовых средств. Коль скоро вы рассчитываете за 29 месяцев построить 15 км пути, стало быть, финансовые неурядицы преодолены?

— Строительство метро — это очень дорогое удовольствие. Естественно, что в Москве в разных районах неодинаковые геологические условия. Где-то нужно использовать специальные методы при проходке. Однако в среднем цена 1 км двухпутного участка линии метрополитена (с учетом строительства станций, технического оборудования) составляет 2,2 млрд. руб. Для сравнения: стоимость строительства метро на Западе при использовании аналогичных технологий колеблется от 80 до 120 млн. евро за километр двухпутного участка. То есть у нас строят несколько дешевле.

Так вот, столичное метро имеет возможность развиваться благодаря постоянному целенаправленным усилиям московского правительства. Мы только представьте себе: в этом году столичные власти намерены инвестировать в строительство метрополитена 30 млрд. руб. — в три раза больше, нежели в ушедшем году. В ближайшее

время правительство рассмотрит параметры программы развития сети городского метро в 2008-2010 годах. Эти параметры предполагают дальнейшее возрастание инвестиций в метро — от 40 до 50-60 млрд. руб. в год.

Значит, появляется возможность реализации дополнительных программ. Скажем, недавно был построен второй вход на станции метро «Маяковская». Но ведь и многие другие станции нуждаются в дополнительных выходах...

— Это уже вопрос применения новых технологий. А эти технологии позволяют строить хоть и несколько дороже, но гораздо быстрее. Например,

— Пожалуй, самый проблемный транспортный узел столицы — это станция метро «Выхино» и ее окрестности на востоке столицы. Между тем в планах метрополитена на ближайшие годы не предусматривается строительство станции в крупном, быстро развивающемся районе Жулебино. В чем дело?

— Я не принимаю окончательных решений по строительству тех или иных станций. Я предлагаю как специалист те или иные варианты, которые мне кажутся оптимальными. Так вот, я против строительства станции метро в Жулебине. Как ни странно вам покажется, если бы эта станция там появилась, с

Дмитрий ГАЕВ:

...ПЛЮС ПЯТНАДЦАТЬ КИЛОМЕТРОВ

Приехав в столицу накануне чемпионата мира по хоккею с инспекцией, президент Международной федерации хоккея с шайбой Рене Фазель успел выучить одно русское слово — «пробка». В самом деле, транспортная ситуация в городе весьма напряженная, поэтому столь важно для Москвы динамичное развитие самого надежного и «беспробочного» вида транспорта — при всех его проблемах и перегрузках — столичного метро. Об успехах, перспективах и трудных задачах, решаемых подземкой, рассказал начальник Московского метрополитена Дмитрий ГАЕВ.

В этой связи, говоря о работе по повышению комфортности перевозок в столичном метрополитене, хотел бы отметить также, что в 2006 году нам удалось перейти от экспериментального к серийному выпуску новых, отвечающих всем мировым стандартам вагонов «Русич». При этом все недостатки опытных партий устранили. Отлажены системы вентиляции и отопления, ликвидировали мы и раздражавший пассажиров визг тормозов опытных вагонов. В прошлом году мы получили свыше 100 этих вагонов. В нынешнем должны получить уже 170 «Русичей». По 150-170 этих комфортабельных метропоездов будем получать ежегодно и в дальнейшем.

Основной проблемой, препятствующей динамичному развитию сети Московского метрополитена, была нехватка финансовых средств. Коль скоро вы рассчитываете за 29 месяцев построить 15 км пути, стало быть, финансовые неурядицы преодолены?

— Строительство метро — это очень дорогое удовольствие. Естественно, что в Москве в разных районах неодинаковые геологические условия. Где-то нужно использовать специальные методы при проходке. Однако в среднем цена 1 км двухпутного участка линии метрополитена (с учетом строительства станций, технического оборудования) составляет 2,2 млрд. руб. Для сравнения: стоимость строительства метро на Западе при использовании аналогичных технологий колеблется от 80 до 120 млн. евро за километр двухпутного участка. То есть у нас строят несколько дешевле.

Так вот, столичное метро имеет возможность развиваться благодаря постоянному целенаправленным усилиям московского правительства. Мы только представьте себе: в этом году столичные власти намерены инвестировать в строительство метрополитена 30 млрд. руб. — в три раза больше, нежели в ушедшем году. В ближайшее



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

мы начинаем осваивать новую технологию возведения наклонных ходов для эскалаторов. Существуют технологии предполагают строительство этих ходов в течение 1,5-2,5 лет. При этом требуются большие строительные площадки, необходимо переключать инженерные коммуникации в зоне строительства, замораживать грунты — геология в столице характеризуется большим количеством плывунов. Использование современных горно-проходческих комплексов позволяет строить эскалаторные ходы за 4-6 месяцев. Опробуем эту технологию мы на строительстве станции «Марьино роща». Если это решение окажется удачным, сможем приступить к сооружению дополнительных выходов на «Бауманской», «Авиамоторной», «Комсомольской», станции «Парк культуры» и т.д.

Остается ли актуальной разработка проекта строительства третьего пересадочного контура?

— Это одна из самых актуальных проблем развития Московского метрополитена. И решать ее надо именно сейчас. Почти все пересадочные узлы в метро расположены в пределах Кольцевой линии или внутри нее. Вы знаете, что нынче час пик на станциях пересадки — это вовсе не утро. Пиковый час растягивается во времени с 11 утра до трех часов дня. Мы проанализировали планы развития метросети в Москве начиная с 30-х годов. Так вот, изначально существовали проекты возведения трех кольцевых линий метро. Две из них заложили в Генеральный план развития Москвы еще в

1935 году. Третье кольцо появилось в Генплане в 60-е годы ушедшего века. Первое кольцо построено. Третье, так называемое Большое кольцо, должно связать окраинные районы Москвы между собой.

Второе кольцо — тот самый третий пересадочный контур, о котором вы упомянули. Почему третий? Первым пересадочным контуром я называю станцию пересадки центра. Вторым — Кольцевую линию метро. Разработку третьего контура мы ведем в настоящее время самым активным образом. Сейчас, чтобы сделать пересадку, москвичам, как правило, нужно ехать в центр. Третий контур и планируется

построить на расстоянии одного — двух перегонов от действующей Кольцевой линии, с тем чтобы появилась возможность проехать от одной линии к другой по хорде, минуя наиболее загруженные центральные пересадочные узлы. Тем самым сократится время в пути из одного периферийного района города в другой и будут разгружены станции центра. В середине этого года мы представим данный проект, созданный нами совместно с НИИПИ Генплана, на рассмотрение градостроительного совета Москвы.

Первый участок третьего пересадочного контура возьмет начало в деловом центре Москва-Сити, пройдет по Шелепихинской набережной. Далее через станцию «Полежаевская», где будет устроена пересадка на Таганско-Краснопресненскую линию, трасса протянется к Ходынке, где возводится крупный жилой микрорайон, затем пересечет Замоскворецкую линию — станцию пересадки построим на станции «Динамо». Отсюда линия устремится к станции «Савеловская». Тем самым мы получим еще один пересадочный узел — пересадку на Серпуховско-Тимирязевскую линию. Если столичные власти одобряют проект, за 1,5-2 года мы сможем завершить проектирование и приступим к подготовительным работам. Поэтому в наметках плана на 2008-2010 годы заложены расходы только на проектные работы. К активной фазе строительства, если все пойдет в штатном режиме, сможем приступить в 2011 году. Сроки строительства — 26-32 месяца.

моей точки зрения, она только бы усугубила транспортную ситуацию в районах, прилегающих к самой загруженной, как вы правильно подметили, станции «Выхино», а не изменила бы ее к лучшему. Объясню. Строительство станции метро в Жулебине означало бы, что метро вплотную подошло к границам города Люберцы. Таким образом, самая проблемная в метрополитене города Таганско-Краснопресненская линия приобрела бы дополнительно 20 тыс. пассажиров. При этом самой загруженной стала бы уже не станция «Выхино», а именно станция в Жулебине. И тогда на станциях «Выхино» и «Рязанский проспект» в поезд уже никто войти бы не смог.

Ситуация не имеет решения? Отнюдь нет, выход, конечно, есть. Нужно создать здесь внушительную наземную скоростную транспортную систему, способную со скоростью 30-40 км в час перевозить 10-12 тыс. пассажиров в час. Это система скоростного трамвая. Ее создание в два раза дешевле возведения метрополитена. Да и сроки реализации такого проекта меньше сроков строительства метро. Таким образом, решать проблемы надо, но делать это нужно правильно и продуманно. К слову сказать, в ближайшее время московское правительство будет рассматривать проблему транспортного обслуживания этого сегмента Москвы — районов Жулебино, Новокосино, Некрасовка, Кожухово. Естественно, что обсуждению подлежат самые разные варианты. Я полагаю оптимальным пустить здесь скоростную трамвай.

Мы как-то больше говорили с вами об успехах. Но можно ли признать таковыми внедрение новых бесконтактных проездных билетов «Ультралайт»?

— Замена проездных билетов с магнитной полосой на билеты с бесконтактным чипом — общемировая тенденция. Вы же не станете спорить с тем, что гораздо быстрее пройти через турникет при помощи нового билета? Мы намерены постепенно полностью заменить старые билеты на бесконтактные. Я полагаю, это произойдет в середине 2008 года. Бесконтактные смарт-карты мы ввели в эксплуатацию 15 января текущего года. Действительно, тотчас же появились критические отзывы. Бесконтактные билеты оказались неудобными с точки зрения информации об оставшемся количестве поездок. Пассажиры не устроили установленные нами на всех станциях метро специальные информационные терминалы. Что ж, мы прислушались к критике. В скором времени пассажиры смогут прочитать информацию об оставшемся количестве поездок прямо на турникете, проходя через него. Для этого необходимо модернизировать имеющиеся у нас 2700 турникетов. Работа уже началась. К осени, думаю, мы сможем ее завершить.

А в заключение хотел бы сказать вот о чем. Пожалуй, самая важная программа, которую мы сейчас реализуем, — это работа с кадрами. Наша цель — построение взаимоотношений персонала метрополитена — транспортного оператора — с пассажирами как с клиентами. Это очень непросто, человеческую психологию вдруг не изменишь. Тем не менее постепенно, считая, мы сможем этого добиться. Ведь развиваться только так и можно — ставя сложные задачи и решая их, преодолевая трудности. Аксиома!

Беседу вел **Владимир РАТМАНСКИЙ**