

# МОЁ



# С НОВЫМ ГОДОМ! МЕТРО

Газета Московского метрополитена

№ 11 (25) • декабрь 2011 • gazeta@mosmetro.ru



Уходящий год стал для Московского метрополитена знаковым. Новый курс, масштабные планы, строительство и открытие новых станций, замена подвижного состава, запуск нового оборудования, ускоренные темпы реконструкции и ремонта: начальник Московского метрополитена, Иван Беседин, подвел итоги года и поздравил сотрудников с наступающими праздниками.

## ПРЯМАЯ РЕЧЬ

Каждый год в декабре в вестибюлях станций метро, административных зданиях, инженерном корпусе метрополитена развешивается праздничная новогодняя иллюминация, устанавливаются ёлки, специальные световые панели с новогодними поздравлениями.



Кажется, до праздника еще далеко, но стоит посмотреть на сверкающие на фасаде огни, и сразу появляется хорошее настроение, а обычный будний день приобретает новые краски. Вроде бы такая мелочь – вывеска, гирлянда, а настрой совсем другой ощущается. И у меня, и у коллег, и, надеюсь, у наших пассажиров!

А когда такое хорошее настроение приносишь с работы в дом, то и его тоже хочется поскорее украсить, чтобы, не откладывая в долгий ящик подарить праздничное настроение своим близким, поделиться ощущением волшебства со всеми, кто тебя окружает. Вот так, малопомалу, и наступает Новый год: не только на улицах города, на фасадах домов и вестибюлей метро, но и в наших с вами сердцах! С наступающим вас Новым 2012 годом!

ЗАМЕСТИТЕЛЬ НАЧАЛЬНИКА 1 ДИСТАНЦИИ  
ОСВЕЩЕНИЯ СЛУЖБЫ ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЯ  
ЮРИЙ ДОРИН

# БЛАГОПОЛУЧИЕ СОТРУДНИКОВ – ЗАЛОГ НАШЕГО ОБЩЕГО УСПЕХА

– Заканчивается 2011 год. Какие изменения в Московском метрополитене можно назвать первоочередными?

– Я как руководитель хотел бы отметить дружную работу коллектива Московского метрополитена. Реализуя программу Правительства Москвы по созданию более комфортных условий на общественном транспорте, мы приступили к решению целого ряда задач, связанных с обновлением парка подвижного состава. Мы стали требовательнее в отношении оплаты проезда – это колоссальная работа нашего коллектива. На данном этапе идет активная установка и внедрение автоматов по продаже билетов – это борьба с очередями на многих перегруженных станциях. Мы работаем над системой оплаты проезда, и будем использовать возможности разных платежных инструментов.

Мы отработывали на ряде линий вопросы, связанные с повышением эффективности движения поездов. Новые технические возможности позволили реализовать на Серпуховско-Тимирязевской линии сорокопарный график. Мы обязательно подтянем остальные линии, однако они требуют проведения работ, связанных с модернизацией систем интервального регулирования движения поездов. Это работа не одного года, но наша

задача перейти на более интенсивное движение. Принятые меры уже дают результат: нам удалось переломить ситуацию с пассажирским потоком. Сейчас динамика идет с хорошей нарастающей, и у меня нет сомнений – уходящий год будет переломным по объемам пассажирских перевозок.

– Насколько тесным было взаимодействие с городскими властями?

– Со стороны Правительства Москвы была проделана серьезная работа по созданию новых принципов взаимодействия метрополитена и подрядных организаций. В этом году был запущен первый участок от «Марьино» до «Зябликово», а это четыре с половиной километра. Хорошо поработали строители и надо отдать должное и нашим эксплуатационникам: при приемке и отработке всех эксплуатационных систем, они смогли на месяц приблизить ввод этой линии – мы сдали ее вместе со строителями 2-ого декабря. Это большой задел на перспективу. Сегодня у нас около сорока площадок, на которых ведутся строительные работы. Это практически тридцать километров новых линий.

Мы начали реализацию новой для нас программы по созданию перехватывающих парковок возле станций метро. Первая парковка появилась в Аннино. Мы

отработываем принципы тарифной политики на таких объектах.

– Какие успехи можно отметить внутри метрополитена?

– Самое главное, что слаженная работа коллектива метрополитена позволила своевременно, то есть, с 1-ого июня, проиндексировать заработную плату. В первоначальных планах такой индексации не предусматривалось, я имею в виду тот план, который был сформирован на начало этого года. Мы эту задачу выполнили, и она будет реализована и в 2012 году, уже в соответствии с теми обязательствами, которые мы как руководство метрополитена взяли на себя в коллективном договоре. Подводя итоги, я благодарю коллег за отличную работу и поздравляю коллектив Московского метрополитена с наступающим Новым Годом. Я убежден, что задачи, которые перед нами ставит Правительство Москвы, будут успешно выполнены и в 2012 году.

От себя лично добавлю, я хотел бы, чтобы люди, приходя на свое рабочее место, каждый день получали позитивный заряд от интересной работы и комфортных условий труда. Чтобы этот позитивный настрой они передавали своим близким. Хочу, чтобы благополучие сопровождало всех сотрудников метрополитена, и верю, что это и есть залог наших общих успехов.



2 декабря 2011 года на южном участке Люблинско-Дмитровской линии открылись сразу три станции: «Борисово», «Шипиловская» и «Зябликово», ставшие долгожданным подарком для жителей районов Орехово-Борисово Северное и Южное, Зябликово, Братеево и Москворечье-Сабурово.

В день открытия новые станции московского метро осмотрел Мэр Москвы Сергей Собянин, после чего начальник метрополитена Иван Беседин дал приказ открыть движение на участке от «Марьино» до «Зябликово». При проектиро-

## ПОДАРОК МОСКВИЧАМ

Благодаря слаженной и четкой работе сотрудников Московского метрополитена и метростроевцев новый участок Люблинско-Дмитровской линии открыт на месяц ранее запланированного.

вании южного участка Люблинско-Дмитровской линии впервые за много лет был применён общий подход к проектированию сразу всего участка, что создает единый архитектурный ансамбль. Станции проектировались с учетом потребностей маломобильных граждан: рифленые полосы перед эскалатором и лестничными спусками, светодиодные линии подсветки, двухуровневые перила и подъёмные лифты – всё это позволяет создать благоприятные условия для перемещения людей с ограниченными возможностями.

Станция «Борисово» расположена в западной части района Братеево. Выход из северного вестибюля – к улице Борисовские пруды, из южного – к Братеевскому проезду. Станция «Шипиловская» располагается вдоль улицы Мусы Джалиля в

районе пересечения её с Шипиловской улицей. «Зябликово» — конечная станция линии, располагается вдоль Ясеновой улицы в зоне проектируемого автовокзала. Выход в город из северного вестибюля – на Ясенову улицу и к Ореховому бульвару, из южного – к Ясеновой и Воронежской улицам. Одна из трёх станций пересадочная: со станции «Зябликово» можно будет перейти на станцию «Красногвардейская». Таким образом, Люблинско-Дмитровская линия соединилась с Замоскворецкой, и теперь пассажиры могут выбрать удобный для себя маршрут в центр города.

С открытием нового участка общее количество станций Московского метрополитена увеличилось до 185, а общая протяженность линий метро достигла 305,5 км.

### НОВОСТИ

## НОВАЯ ЭКСПОЗИЦИЯ В ГАЛЕРЕЕ «МЕТРО»

8 декабря 2011 года в галерее «Метро» открылась экспозиция «Другое метро» – совместный проект Московского метрополитена и Московского метростроя, который в 2011 году отпраздновал свой 80-летний юбилей.

Теперь посетители галереи «Метро» могут увидеть уникальные фотографии из архива Мосметростроя, запечатлевшие наиболее интересные моменты строительства московского метро, начиная от сооружения первой очереди метрополитена в 1931–1935 годы и заканчивая современными передовыми технологиями метростроения в Москве. А также, необычные фотографии тоннелей и станций – всего того, что сделало Московский метрополитен неповторимым. Исторические фотоработы сняты инженером-строителем Иваном Ильичом Выдышем во время строительства станции метро «Красные ворота» в 1933 году. Автор работ, посвященных современному строительству – фотограф Александр Попов.

Галерея «Метро» находится на станции «Выставочная» Филёвской линии, работает с открытия и до закрытия метрополитена. Вход в галерею для пассажиров метро свободный.



## ПЕРВЫЙ МЕТРОПОЛИТЕН В КАЗАХСТАНЕ ОТКРЫТ!

1 декабря 2011 года в крупнейшем мегаполисе Казахстана, Алматы, состоялась торжественная церемония пуска первой очереди метрополитена. Он стал шестнадцатым метрополитеном на постсоветском пространстве.

«Сегодня волнующий исторический день для нашей страны. Это первый такой объект в истории Казахстана, и он войдет в анналы истории нашей страны», – сказал президент Казахстана Нурсултан Назарбаев, выступая на церемонии открытия метрополитена.

Алматинский метрополитен начали строить ещё в сентябре 1988 года. После распада СССР из-за проблем с финансированием и разрыва хозяйственных и экономических связей, а также по причине ликвидации ряда министерств и ведомств, строительство метрополитена неоднократно приостанавливалось.

Запуск нового для города вида транспорта должен в перспективе разгрузить транспортные потоки в полтора миллиона жителей Алматы и значительно улучшить экологию города.

Первая линия Алматинского метрополитена, протяженностью 8,56 км, состоит из семи станций, расположенных в центре города: «Райымбек батыра», «Жибек Жолы», «Алматы», «Абая», «Байконур», «Драмтеатр им. Ауэзова» и «Алатау». Средняя глубина заложения станций – сорок метров. Время следования по первому участку составляет около двенадцати минут, а интервал движения – девять минут.

По первой линии курсируют семь четырёхвагонных составов производства южнокорейской корпорации Hyundai. Этот же производитель поставил двадцать четыре эскалатора для шести станций метро.

Для обслуживания маломобильных пассажиров на станциях предусмотрены наклонные подъемники и лифты. Для опла-

ты проезда используются жетоны для одноразовых поездок и смарт-карты для многократных поездок с возможностью пополнения баланса. Стоимость проезда составляет восемьдесят тенге (около семнадцати российских рублей).

По предварительным расчетам на основе графика движения поездов пассажиропоток метрополитена составит примерно двадцать шесть тысяч пассажиров в сутки.

В Алматинском метрополитене используются современные информационно-телекоммуникационные технологии во всех ключевых системах автоматики. Впервые применена система управления движением поездов с использованием радиоканала. Используется высокозащищенная цифровая система поездной и технологической радиосвязи, отказоустойчивая система бесперебойного электропитания автоматики с возможностью автономной работы до четырех часов, взаимовязанный комплекс систем охранно-пожарной безопасности и видеонаблюдения, высоконадежная система единого времени, эффективная система отображения информации для центра диспетчерского управления.

Строительство метро в Алматы продолжается: в марте 2011 года были начаты работы по строительству второй очереди первой линии метрополитена в западном направлении, которая включает в себя сооружение пяти станций. В настоящее время пройдено более трехсот пятидесяти метров перегонного тоннеля, ведутся работы по подготовке к строительству двух станций: «Сайран» и «Москва» – первого пускового комплекса второй очереди Алматинского метрополитена.

### МЕТРО РОССИИ И МИРА

#### ПОДЗЕМНАЯ СКАЗКА



Добрый старичок в красном пальто и с мешком подарков за спиной, мишура, гирлянды и ёлочные украшения – вот, пожалуй, и всё, что приходит в голову, когда мы слышим заветные слова: Новый год и Рождество. Праздничное настроение царит повсюду – в магазинах и кафе нас не покидает ощущение, что Новый год уже на подходе. А что творится под землёй? Как создать праздничное настроение в метро? Куда стоит отправиться за необычными впечатлениями?

Если вы хотите подарить ребёнку незабываемое путешествие с Санта-Клаусом на санях, но не по снежной равнине, а по таинственным подземельям метро, то можете смело ехать в Берлин! Там Санта-Клаус всегда приезжает на ярко украшенном поезде и дарит детишкам подарки. Праздничный поезд выходит на линию за месяц до Рождества и курсирует по воскресеньям. Незабываемая поездка длится около часа и стоит всего пять евро.

Ещё один необычный поезд с Санта-Клаусом и эльфами можно увидеть в Чикаго. Пропустить этот поезд невозможно – праздничная музыка, гирлянды и Санта-Клаус на санях привлекают пассажиров в сказочную поездку.

Любителям отпраздновать Новый год с размахом, увидеть один из самых красивых городов мира и в то же время прилично сэкономить стоит отправиться в Лондон. Только в новогоднюю ночь любой желающий может воспользоваться общественным транспортом совершенно бесплатно. Рекламная кампания, организованная Транспортным управлением Лондона при поддержке мэра Лондона и известного производителя алкогольных напитков, призывает к осторожности на общественном транспорте после употребления спиртных напитков. Помимо размещения специальных постеров на станциях метро и в вагонах поездов, в новогоднюю ночь пассажирам будут бесплатно раздавать бутылки с минеральной водой. «Мы все хотим не только хорошо отпраздновать Новый год, но и запомнить его», – поясняют организаторы акции.

Вы хотели бы удивить друзей необычным подарком? Тогда Вам в Гонконг! В этом году рождественским символом транспортной компании Гонконга (MTR) стал кот Доразмон из популярного мультсериала. Во всех кассах MTR с начала декабря продаются сувенирные наборы с его изображением: два билета на одну поездку, футляр для проездных билетов и плюшевая грелка для рук. Некоторые станции также украшены фигурками этого героя и настенными постерами с его изображением.

Какие бы подарки не готовили транспортные компании во всем мире, их пожелание остается одинаковым – счастливых и сказочных дней в новом году!

С НОВЫМ ГОДОМ!

ПОЗДРАВЛЕНИЕ ОТ МОСКОВСКИХ ШКОЛЬНИКОВ

Сторожу свою квартиру  
Жду ответа на вопрос:  
«Как подарки в этом мире  
Нам приносит Дед Мороз?  
Как он к Елке проберётся?  
Где его волшебный путь?»  
Буду я с собой бороться,  
Чтобы дождаться, не уснуть!  
Татьяна Бокова

В этом году пассажиров московского метро в новогодние праздники будут поздравлять школьники. Насте всего восемь лет, Артему уже двенадцать. В студию радио Московского метрополитена ребят привела любовь к стихам.



«Участие детей в новогодней программе стало для нас доброй традицией, – рассказывает Надежда Соколова, главный редактор программ радио Московского метрополитена. – В суете большого города, при ежедневных нагрузках и усталости, приятно услышать искренний детский голос и вспомнить о том, что уже декабрь и скоро Новый год, каникулы и праздники».

Настя и Артем читают поздравления и стихотворения, которые были написаны к праздникам московскими школьниками. Слушайте и не пропустите, когда будете спускаться или подниматься по эскалатору московского метро!

УВАЖАЕМЫЕ КОЛЛЕГИ!

2011 год уже на исходе, и всегда в конце года мы подводим итоги. Прокуратура Московского метрополитена несёт верную службу гражданам, неизменно выполняя свой долг. Хочется отметить, что в нашей работе главной является правозащитная функция. Надзор за соблюдением прав и свобод человека, гражданина – это и есть защита законных интересов государства.

В центре нашего внимания находятся вопросы соблюдения социальных прав граждан, создания безопасных условий их жизни. В результате надзорной деятельности за прошедший год, оперативно реагируя на острые вызовы социально-экономической жизни, мы выявили и устранили свыше четырёхсот нарушений на территории Московского метрополитена.

Наши проверки касались вопросов обеспечения пожарной безопасности объектов метрополитена, соблюдения требований охраны труда и транспортной безопасности.

Входящем году следственные органы метрополитена провели очень серьёзную работу по противодействию преступности: расследовано свыше семисот уголовных дел.

В заключение хочется отметить, что руководство Московского метрополитена осуществляет систематическую работу по организации контроля за исполнением законодательства, а также по разработке и

выполнению мероприятий, связанных с защитой трудовых прав работников.

От души поздравляю всех читателей газеты «Моё Метро» с наступающим Новым годом! Пусть исполнятся все ваши желания. Своим коллегам я хочу пожелать оптимизма и боевого настроения – мы с вами несём ответственность за законность и правопорядок в стране, а это обязывает ко многому. Работникам метрополитена и сотрудникам полиции УВД на Московском метрополитене желаю здоровья, душевного спокойствия и семейного благополучия.

ПРОКУРОР МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА  
СТАРШИЙ СОВЕТНИК ЮСТИЦИИ А.М. РЫБАК



НАША ИСТОРИЯ

Окончание. Начало в предыдущем номере.

В ОСОБОМ РЕЖИМЕ

С июля 1941 года с наступлением темноты диспетчеры движения переходили на станции и осуществляли руководство движением поездов с блок-постов «Охотного ряда», «Курской», «Белорусской». «В целях большей оперативности в вопросах обслуживания укрываемого населения на станциях и тоннелях метро и обеспечения бесперебойной работы метрополитена в условиях ПВО, с 1 октября 1941 г. командный состав метрополитена (41 человек) переводится на казарменное размещение. Место пребывания лиц, переведённых на казарменное положение – станция «Охотный ряд» – говорилось в приказе по метрополитену.

В главных мастерских метрополитена с началом войны организовали выпуск военной продукции – корпусов мин и снарядов. Для этого из работников служб и подразделений была сформирована бригада из 55 человек. Часть работников метрополитена были отправлены на трудовой фронт. При строительстве оборонных рубежей метрополитеновцами было изготовлено более 5 тысяч штук малых «ежей», 6,5 тысяч скоб для скрепления строительных конструкций, 200 ломов, 100 багров, 16 комплектов специальных балочных конструкций, 500 противотанковых ежей, 40 комплектов металлических конструкций для саней. Лучшей была признана бригада помощника машиниста Иванова И.И., состоявшая из 45 человек. 6 членов его бригады награждены грамотой Моссовета, а бригадир медалью «За Трудовую Доблесть». Работницы метрополитена связали и отправили на фронт более 100 пар теплых носков и 100 пар варежек.

6 ноября 1941 года на станции «Маяковская» состоялось торжественное собрание и концерт, посвященные главному тогдашнему государственному празднику – годовщине Октябрьской революции. Вот, что вспоминал об этом участник событий Сергей Викторов Степанович: «Я подготовил состав правительственного поезда в депо «Сокол». Затем, вместе с начальником депо тов. Семиошиным, машинистом-инструктором Швецовым Л.А. и другими, принял в поезд правительство во главе

со Сталиным, доставил их со станции «Белорусская» на станцию «Маяковская», на торжественное собрание вечером 06 ноября 1941 г. Во время собрания находился у поезда на платформе станции «Маяковская». После собрания, Сталина и других членов Правительства сопровождал с поездом обратно на станцию «Белорусская». Это же повторилось 23 февраля 1942 г.».

23 декабря 1941 года в соответствии с указом Наркома Путей Сообщения в распоряжение Западного фронта направлены 216 работников метрополитена для участия в восстановительных работах на дорогах Московского узла. Руководил созданным отрядом начальник 1-й дистанции пути Евланов. Комиссар – начальник Горьковского радиуса службы Движения Видякин. Отряд восстановил железнодорожный путь на участке Матренино – Волоколамск – Благовещенское. И это во время сильных морозов! Работу восстановительный отряд закончил 28 марта 1942 года.

За приведёнными цифрами прячется самоотверженность, которая требовалась от каждого метрополитеновца в особых условиях военного времени. До четверти работников с началом войны было призвано в Красную армию, значительное количество ушло в Народное ополчение, часть отправилась в Андижан вместе с эвакуированными вагонами и оборудованием. С четырёхсменного графика метрополитеновцы перешли на трёхсменный, а потом и на двухсменный. Иногда, отработав смену, работники не уходили домой, а отдыхали тут же, на работе. В частности машинисты использовали для отдыха кабины промежуточных вагонов.

Рассказывая об участии Московского метрополитена в Московской битве необходимо упомянуть 18-ю дивизию Народного ополчения города Москвы. Именно в неё, волею судеб, попало большинство работников, уходивших в ополчение. Боевое крещение дивизии состоялось на дальних подступах к Москве севернее Вязьмы 3-4 октября. Затем в районе Гжатска бойцы прикрывали отступление регулярных частей Красной армии, а затем участвовали в боях на Волоколамском направлении.



Первыми ополченцы перешли в наступление. Первой, среди дивизий Народного ополчения наша 18-я получила звание Гвардейской. Бойцы 11-й Гвардейской Победу встретили под Кенигсбергом. И всю войну в рядах дивизии сражались метрополитеновцы, в частности машинист депо «Северное» Тихий Борис Антонович, который дошел с этой дивизией до Победы.

МАТЕРИАЛ ПОДГОТОВЛЕН К ПУБЛИКАЦИИ  
КОЛЛЕКТИВОМ НАРОДНОГО МУЗЕЯ  
МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

