



Герман МОСКАЛЕНКО
moskalenko@sb.by

■ Название и интерьер станций - яркий образец того, насколько тесно связаны история и культура наших стран.

НАЧАЛО НАЧАЛ

Чтобы убедиться в этом, достаточно сесть в поезд и прокатиться по станциям минского метро. Лучше всего начать с «Московской», которая, к слову, в проекте называлась «Волгоградская».

Во-первых, она дала название всей первой ветке минской подземки («Московская»), на которой после открытия в далеком 1984 году было всего-то 8 станций.

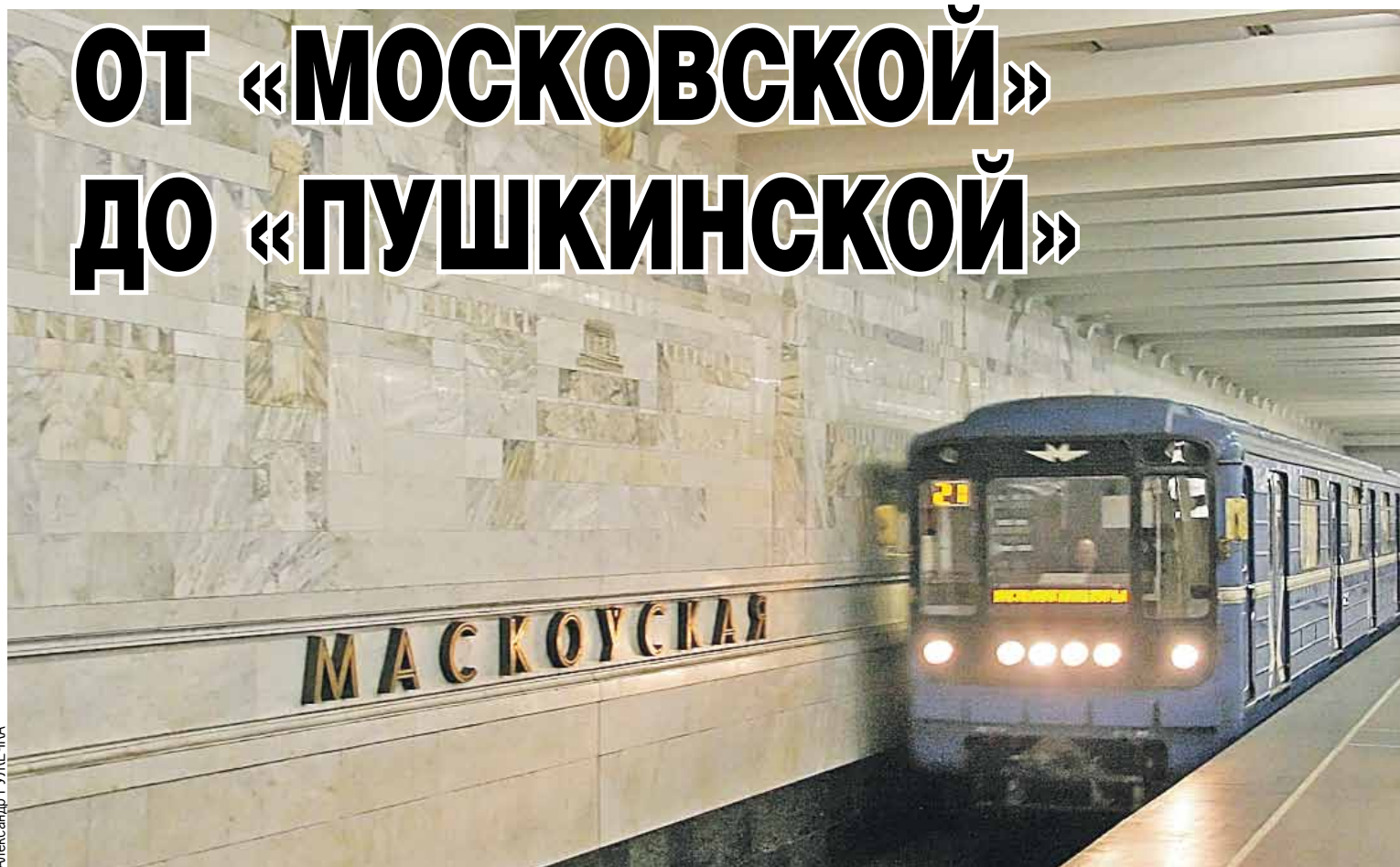
Во-вторых, она одна из самых красивых и стильных. Обе ее белоснежные стены украшают мозаичные панно, выложенные из красного камня. На фоне зубчатых кремлевских стен и башен со звездами изображены контуры самых узнаваемых зданий Москвы: Собор Василия Блаженного, Мавзолей, высотка МГУ, Большой театр, ВДНХ и др.

Соседняя станция тоже с названием из недавнего общего прошлого - «Парк Челюскинцев». Здесь в июне 1977 года была забита первая свая. К слову, на первой Московской линии есть еще одна станция с красноречивым названием, частью «советской» родословной. Когда-то эта станция стала самой грандиозной стройкой белорусской столицы - станция метро «Площадь Ленина». Других названий, говорящих о нашей большой общей истории, в минском метро немало - «Октябрьская», «Площадь Победы», «Пролетарская». Впрочем, минский «Метрострой» тоже начинался «сообща» - со специалистов из Москвы и Питера.

Вторая линия («Автозаводская») - это детище 90-х годов прошлого века, а станция «Пушкинская» - одна из ключевых. Два ряда по дюжине классических колонн, каждая из которых увенчана опять же дюжиной золотистых фонарей будто из пушкинского Петербурга - с набережной Фонтанки или из Летнего сада. Только силуэта фигуры великого поэта не хватает - так и ждешь, что мелькнет где-то на дальнем плане: в черном плаще, высоком цилиндре и с тростью...

НОВЫЕ ВРЕМЕНА

Современное метро - это скорость, комфорт, новый дизайн. Названия новых станций, открытых на первой линии буквально год-полтора назад, тесно привязаны к



Станция «Московская» появилась в белорусской столице одной из первых.

местной географии - «Грушевка», «Михалово» и «Петровщина» - как напоминание о деревушках, давших некогда жизнь большому городу и растворившихся в нем.

Из последних событий больше всего на столичный метрополитен повлиял чемпионат мира по хоккею с шайбой 2014 года. Минское метро к этому турниру сменило имидж, поменяв не только палитру указателей и табло, но и навигацию, добавило к объявлению станций помощь на английском языке.

Настоящая революция в минском метро произошла в прошлом году: в небытие ушли бумажные проездные. Впрочем, традиционные жетоны, излюбленный сувенир гостей города, в минском метро остались.

ТОЛЬКО ЦИФРЫ

- ✓ Минское метро - две линии с 29 станциями.
- ✓ Перевозит более 800 тысяч пассажиров в день.
- ✓ Все поезда Минского метрополитена - российского производства.
- ✓ В будущем Минский метрополитен будет состоять из четырех линий общей протяженностью 77,1 км и насчитывать 58 станций.

В МИНСКОЙ ПОДЗЕМКЕ БЕГАЮТ РОССИЙСКИЕ ПОЕЗДА

КОМПЕТЕНТНО

Герман МОСКАЛЕНКО

■ В белорусской столице начато строительство третьей линии.

Минский метрополитен в прошлом году отметил свой 30-летний юбилей. За эти три десятилетия в столице было построено 29 станций на двух линиях. Фактически каждый год подземка прирастала на одну станцию: неплохая динамика развития. О перспективах развития самого популярного в Минске транспорта корреспонденту «НГ» рассказал директор госпредприятия

«Минский метрополитен» Ростислав ЮРЕНЯ.

- Пока Минский метрополитен - это две линии, что изменится после ввода в строй третьей?

- На первом этапе будут построены четыре новые станции, в том числе два пересадочных узла - станции «Вокзальная» и «Юбилейная». Ожидаем, что это разгрузит станцию пересадки «Октябрьская» - «Купаловская».

Каждые сутки Минский метрополитен перевозит без малого миллион пассажиров, а если точнее - 858 000. Предполагается, что весь подвижной состав будет более совершенным в техническом отношении - с асинхронным приводом переменного тока, платформенными дверями, с системой автоматического движения поездов.

- Минский метрополитен постоянно радует новшествами, чего нам ожидать в ближайшем будущем?

- В прошлом году мы внедрили новую систему оплаты за проезд посредством электронных карт. Удобство налицо, при соответствующей оплате ее можно использовать с любой датой и на любое число поездок. Причем необязательно пополнять счет через кассу, можно и через инфокиоск. Применяется у нас и SMS-билет. В планах - организовать расчет в метро через банковские карточки, в этом случае и проездной не будет нужен.

- Как создается безбарьерная среда для пассажиров-инвалидов?

- На новых станциях почти все требования к безбарьерной среде учтены еще на стадии проектирования станций, а на старых приходится переоборудовать лифты, делать наклонные платформы, удлинять поручни. Закупили 15 специальных подъемников, в прошлом году внедрили систему перемещения для незрячих инвалидов на одной из станций, в этом году такая система будет работать еще на пяти. Любой инвалид может позвонить по телефону на нашем сайте, сообщить маршрут передвижения, а мы его встретим и довезем, куда ему нужно.

- Минская подземка входит в Международную ассоциацию метро СНГ, как смотримся на фоне других?

- В Международную ассоциацию метро входят 16 метрополитенов, которые действуют в городах бывшего СССР. Мы также активно работаем в этой организации и по многим показателям, в том числе по количеству перевезенных пассажиров, занимаем высокое четвертое место, уступая лишь таким коллегам-гигантам, как Москва, Санкт-Петербург и Киев.



Вот так по-космически выглядит одна из последних станций минской подземки.