

# Неладно что-то в подземном королевстве

## «ВЕЧЁРКА» РАЗБИРАЛАСЬ, КАКИМ СТАЛО ПЕТЕРБУРГСКОЕ МЕТРО ЗА ПОСЛЕДнюю ЧЕТВЕРТЬ ВЕКА

В минувшую пятницу сайт Следственного комитета сообщил, что в помещениях ГУП «Петербургский метрополитен» проводятся обыски, арестованы имущество и деньги, принадлежащие начальнику подземки Владимиру Гарюгину. Что все это означает, пусть разбираются те, кому это положено по долгу службы. А вот оценить, каким стало городское метро при нынешнем руководстве, может каждый, кто пользуется подземкой.

### СПЛОШНОЙ РЕКЛАМОНОСИТЕЛЬ

Как сообщила пресс-служба СК, чтобы обеспечить возможность возмещения ущерба, были арестованы принадлежащие начальнику ГУП «Петербургский метрополитен» денежные средства (более 31 млн. рублей), крупные суммы в валюте, жилой дом и три земельных участка в различных районах Ленинградской области, джип «тойота», а также три сберегательных сертификата общей стоимостью 2,4 млн. рублей.

Арестованные активы начальника госпредприятия впечатляют, но для полного покрытия ущерба, нанесенного городскому бюджету (в том случае, если вина Владимира Гарюгина будет доказана в суде), их все равно не хватит. На сегодня сумма, инкриминируемая начальнику метро, превышает 466 миллионов и относится только к одному эпизоду дела. В ходе расследования цифры могут существенно вырасти.

Владимир Гарюгин руководит Петербургским метрополитеном больше 25 лет, с января 1990 года. Он принял подземку со стоимостью проезда в советский пятачок — метро в ту пору было самым популярным видом городского транспорта, и ничем более. Однако в следующие несколько лет петербургский савэй стал стремительно преобразовываться в крупнейший городской торговый центр. Вестибюли обросли разномастными ларьками, а станции, вагоны, простенки и даже сам воздух подземки превратились в один сплошной рекламоноситель.

Город, владелец и кормилец подземной железной дороги, как выяснилось, от рекламного пирога получал жалкие крохи. Зато исправно увеличивал размер ежегодных субсидий подземке из бюджета. Например, с 2007 по 2014 год они выросли с 348 миллионов до 8,4 миллиарда рублей.

### ЗА БЕСЦЕНОК

Состоявшаяся наконец-то проверка Контрольно-счетной палатой Петербурга охватила лишь недавний период многолетней работы Владимира Александровича на посту начальника метро. В результате только выборочного анализа (именно его итоги привели к возбуждению уголовного дела) и только за 2011 — 2013 годы аудиторы оценили ущерб, который Петербургский метро-



Владимир Гарюгин руководит Петербургским метрополитеном с января 1990 года.

политен нанес городскому бюджету, в сумму более 9 млрд. рублей.

В частности, сообщается, что вестибюли шести новых станций фиолетовой линии строились за счет инвесторов, которые получили право возвести поверх станций торгово-развлекательные комплексы и на льготных условиях приватизировать землю под ними. Участки под строительство город передал Метрополитену: руководство подземки должно было через конкурсные процедуры подобрать инвесторов, а вырученные средства вернуть в бюджет Петербурга. На практике же выросшие на месте «Адмиралтейской», «Бухарестской», «Звенигородской», «Международной» и «Обводного канала» деловые и торговые центры попали в частные руки за бесценок: согласно выводам независимых экспертов, приглашенных аудиторами КСП, даже самая высокая компенсация, возвращенная подземкой в казну, занижена в 20 раз. Мало того, если верить документам Метрополитена, кое-где городу пришлось инвесторам и доплатить. При этом руководитель метро, не имея на то никаких полномочий, легко «проштал» новым владельцам обязательства по возврату сотен миллионов, потраченных на строительство из городского бюджета.

### ПРОСТО ФАНТАСТИКА

С начала 1990-х петербуржцам обещали небывалый рост городского метрополитена. Согласно планам 1994 года, в следующие десять лет должны были ввести три новые линии и 61 новую станцию. В реальности за десятилетие новых линий не появилось ни одной, а станций открылось только шесть. При этом, например, в Казани с 1997 года с

**После деноминации 1998 года проезд в метро стоил всего 1,5 рубля. То есть латунная «валюта» с буквой «М» с того времени подорожала в 20,7 раза, или более чем на 2000%, — ни один банк не дал бы такого дохода по вкладам за все эти годы!**



Выросшие на месте «Адмиралтейской», «Бухарестской», «Звенигородской», «Международной» и «Обводного канала» деловые и торговые центры попали в частные руки за бесценок.

нуля было построено городское метро, насчитывающее сейчас 10 станций! А с московской подземкой и вообще нелегко сравнивать — за всю четверть века руководства Владимира Гарюгина станций в Петербурге открыто меньше, чем в столице только за последние пять лет. Да и то с оговоркой — Фрунзенский радиус, давший основную прибавку, был заложен еще в 1980-е и долгое время находился на консервации.

Почти девять лет — с ноября 1995-го по июль 2004 года — Петербург прожил с разорванной красной линией. Сроки ликвидации разрыва между «Лесной» и «Площадь Мужества» постоянно увеличивались, строительство новых станций в этот период было практически остановлено. Город же разрастался шири и высь, количество жителей вернулось к доперестроечным пяти миллионам, и нехватка метро стала ощущаться все острее. Но столь необходимая городу Красносельская линия так и не была построена, и уже понятно, что в ближайшие годы ее не будет. Вместе с ней где-то «в разделе научной фантастики» пребывает и Кольцевая линия. Зато к чемпионату мира по футболу обещают построить новую станцию на Крестовском острове, чтобы двадцать дней в году ею могли пользоваться болельщики.

### САМАЯ ПРИБЫЛЬНАЯ ИНВЕСТИЦИЯ

«Вечёрка» не раз сообщала, что петербургское метро было и остается практически недоступным видом транспорта для инвалидов-опорников. А время работы подземки еще в начале правления Владимира Гарюгина поэтапно сократилось на час с четвертью, да так и осталось навсегда. Сегодня все попытки городских активистов добиться круглосуточного движения — пусть с большими перерывами между поездками, но чтобы город не оставался разделенным Невой — наталкиваются на решительный протест Метрополитена: неэффективно и дорого! Все, чего сумели добиться горожане, — это ночной челнок между «Адмиралтейской» и «Спортивной».

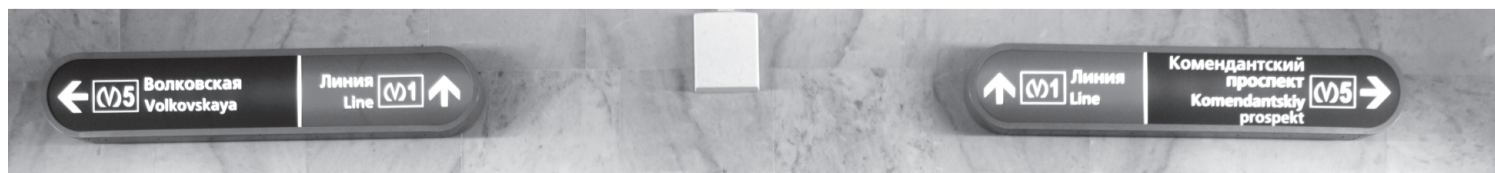
### ПРЕВРАТИЛОСЬ В ЛАБИРИНТ

Еще одно сомнительное новшество последних лет — изменение системы навигации в городском метро. Даже петербуржцы теряются, глядя на ярко-синие указатели, на которых написано, например: «Купчино» — «Парнас». Только тот, кто знает наизусть все станции на всех линиях метро, может сообщить, что по этой ветке можно доехать не только до «Купчина», и не только до «Парнаса», а, например, и до «Горьковской», и до «Техноложки». Но такие люди на указатели не смотрят, они и с закрытыми глазами могут в метро ориентироваться. А что делать остальным?

Очередная загадка — карты на платформах «Сенная» — «Садовая». На этих картах обозначено, куда можно доехать именно отсюда, но вот незадача — все они висят... «вверх ногами». На любой карте во всем мире направление, куда нужно ехать или идти, — это всегда направление вверх по отношению к исходной точке. И только в петербургском метро — вниз. Сейчас, когда поменялись привычные маршруты, даже те, кто всю жизнь живет в Петербурге, путаются. А туристов эти карты вгоняют в ступор.

Непонятно, о чем думали люди, которые составляли и вешали эти яркие синие указатели, эти карты. Но точно — не о пассажирах. В петербургском метро, красивейшем и когда-то одном из самых доступных в мире, это вообще становится какой-то странной традицией: думать о чем угодно, только не о людях. Как будто метрополитен существует не для людей, а для каких-то совсем иных целей, нам неведомых.

Оксана ЕРМОШИНА  
Фото Натальи ЧАЙКИ



Спускаясь в метро, пассажиры видят только названия конечных станций линии и начинают лихорадочно метаться, пытаясь понять, с какой стороны находится нужная им платформа.