

Удобство пассажиров в ташкентском метро – второстепенная задача по сравнению с мерами безопасности. В результате многие жители узбекской столицы стараются не пользоваться подземкой.

Прежде чем войти в метрополитен пассажирам приходится выдерживать манипуляции, напоминающие процедуру, которую проходят пассажиры авиалайнера перед посадкой на рейс. У входа в метро дежурят блюстители порядка, которые досматривают багаж и сканируют пассажиров с помощью металлодетекторов. Везде понатыканы видеокамеры, а стены станций, переходов и вагонов поездов увешаны грозными плакатами, призывающими пассажиров бдительно следить за происходящим вокруг.

«Бдительность – веление нашего времени», – гласят единственные плакаты, красующиеся на стенах вагонов.

В 2011 году власти запретили рекламу в метрополитене. Реклама «отвлекала внимание пассажиров», объясняет командир батальона ОВД по охране ташкентского метрополитена Руслан Ирназаров, сообщает портал 12news.uz: «Пассажир, засмотревшись на рекламу, мог не заметить оставленную кем-то сумку или не обратить внимания на неадекватное поведение другого пассажира». В мае этого года власти приняли решение вернуть рекламу в метрополитене в ограниченном объеме – в переходах и на отдельных станциях, но не в вагонах поезда.

Создалась такая обстановка, что для многих жителей Ташкента простая поездка на метро превратилась в настоящее испытание. «Я не часто пользуюсь метрополитеном из-за милицейских проверок, – говорит 18-летняя абитуриентка вуза. – Если несешь сумки с какими-то пожитками или покупками, то тебя постоянно останавливают и трясут. Иногда проверяют даже дамские сумочки».

Проехавшись недавно в метро, корреспондент EurasiaNet.org несколько раз на себе испытал эти усиленные меры безопасности. На одной станции два сотрудника ОВД, проверив документы, тщательнейшим образом обыскали еще и сумку, проявив особый интерес к найденной в ней книге на английском языке. «О чем книга?» – раздраженно спросил один из них, будучи не в состоянии сам разобрать английский текст. «Надеюсь, вы не станете замышлять убийство после прочтения», – сказал он, узнав сюжет романа.

Международные правозащитные организации регулярно включают Узбекистан в число самых репрессивных государств мира. А администрация Ислама Каримова давно ссылается на угрозу безопасности со стороны исламских радикалов в качестве оправдания своих драконовских мер в этой сфере. Так что крайние меры предосторожности, предпринимаемые в ташкентском метро, можно считать естественным продолжением общего подхода властей к проблеме безопасности.

Опасения властей в связи с потенциальным терактом вроде бы имеют под собой основание: 16 февраля 1999 года в Ташкенте сработало несколько взрывных устройств в автомобилях, убив 16 человек и ранив свыше сотни. Власти обвинили в теракте исламских экстремистов, не предоставив ни убедительных доказательств, ни четкой версии произошедших в тот день событий.

Открытый в 1977 году ташкентский метрополитен является старейшим и самым протяженным в Центральной Азии (вторым городом в регионе, где имеется метро,

является Алматы). В настоящее время ташкентское метро состоит из трех линий общей протяженностью 39 километров и 29 станций. Метрополитен сильно недозагружен сегодня: его пропускная способность составляет до миллиона пассажиров в сутки, однако среднесуточный пассажиропоток, по последним данным, достигает около 180 тысяч человек. Данные официальной статистики в Узбекистане не отличаются особой надежностью, так что фактический пассажиропоток может быть намного выше или ниже официально зафиксированных значений.

Низкая загруженность метрополитена может быть одной из причин, по которой власти заморозили строительство на третьей, Юнусабадской линии метро. В 2001 году был открыт ее 6,5-км участок из шести станций. Руководство метрополитена давно откладывает строительство еще трех станций, запланированных на этой ветке, которые должны соединить плотно населенные районы на севере столицы с центром города. По неподтвержденным сообщениям, власти приостановили работы на Юнусабадской линии по меньшей мере до 2030 года.

Многие пассажиры, возможно, испытывают нежелание пользоваться ташкентским метро из-за обременительных мер безопасности, но и стоимость поездки наверняка тоже играет свою роль. При стоимости поездки в тысячу сумов (около 33 центов по обменному курсу черного рынка) общественный транспорт по западным меркам может показаться недорогим, но для большинства ташкентцев это сравнительно недешевое удовольствие. За пересадку с одного вида транспорта на другой нужно платить, а это означает, что пассажиру приходится раскошелиться по два-три раза, если до станции метро и по выходу из метро ему нужно воспользоваться еще и автобусом. «Я не стану спускаться в метро, если мне нужно преодолеть небольшое расстояние, – сказал EurasiaNet.org мужчина лет за тридцать, – потому что придется платить и за автобус, и за метро».