

Осенняя сессия началась не только у депутатов Госдумы. 18 сентября состоялось первое заседание Молодёжного парламента при Государственной Думе ФС РФ нового созыва. На заседании были обсуждены и утверждены организационные вопросы, включая регламент работы Молодёжного парламента, а также выборы руководящего состава.

Представители Ленинского комсомола вошли в руководящие органы парламента: Александр Сорокин был избран заместителем Председателя Молодёжного парламента при ГД ФС РФ по взаимодействию с институтами гражданского общества, Данил Морозов – Председателем комиссии по регламенту и контролю молодёжного парламента, Михаил Кремлев – заместителем Председателя комиссии по информационной политике, информационным технологиям и связи. Первый секретарь Самарского обкома ЛКСМ РФ Александр Со-

Первое осеннее заседание



рокин в ходе своего выступления перед молодыми парламентариями подчеркнул, что нужно конструктивно взаимодействовать со всеми институтами гражданского общества. Гражданское общество служит важным механизмом контроля за властью, в том числе за-

щиты прав человека и обеспечения социальной справедливости. В нашем обществе существует множество организаций, которые занимаются различными важными вопросами: от прав человека до экологической безопасности, от социальной справедливости

до образования. Мы можем сотрудничать в рамках решения конкретных вопросов. Например, объединить усилия в борьбе с социальными проблемами, такими как безработица среди молодежи или проблема получения первого рабочего места. Совместные проекты могут помочь привлечь внимание общества к этим вопросам и добиться более эффективных результатов.

Также Александр напомнил присутствующим, что 29 октября 2023 года отмечается 105-летний юбилей со дня основания Ленинского комсомола, и что Молодёжному парламента, безусловно, нужно включиться в работу по празднованию этой знаменательной даты.

Ленинский комсомол ожидает, что Молодёжный парламента будет активно работать над решением вопросов, важных для молодежи, и принимать инициативы, способствующие созданию благоприятных условий для развития молодых граждан в Российской Федерации. Мы надеемся, что этот ор-

ган сможет изменить свой прошлый курс бесполезных разговоров и начать реальную деятельность, которые олицетворяют собой наше будущее.

Комсомольцы готовы принимать активное участие в формировании будущего страны, в борьбе за социальную справедливость и равные возможности для каждого гражданина. Будущее принадлежит молодежи, и мы, Ленинский комсомол, продолжим доносить нашу программу за справедливость и социализм в России на площадке обновлённого Молодёжного парламента.

Ленинский комсомол в составе Молодёжного парламента при Государственной Думе ФС РФ представляют секретари ЦК ЛКСМ РФ Денис Курочкин и Михаил Кремлев, первый секретарь Донецкого рескома ЛКСМ РФ Сергей Захарченко, первый секретарь Рязанского обкома ЛКСМ РФ Евгений Морозов, первый секретарь Самарского обкома ЛКСМ РФ Александр Сорокин и выдвинутый студенчеством заместитель Председателя КРК Московского городского отделения ЛКСМ РФ Данил Морозов.

Пресс-служба ЦК ЛКСМ РФ

С ветерком по матушке-Москве

Если вы – чиновник ну, скажем, средней руки, и вас транспортные проблемы волнуют только в том плане, что придёт ли вам ездить, как прежде, на недешёвой иномарке или же на машине отечественного производителя, то вряд ли вы даже знаете, сколько стоит проезд в метро. А метро развивается, разрастается – шутники уже зубоскалят про ветку подземки «Московско-Стамбульская», а ещё добавляются всякие новшества: БКЛ, МЦД, и разобраться с ними сможет не всякий остролов. Итак, вы – не чиновник, вы – обыкновенный житель столицы и её пригородов, и каждый день, в любую погоду утром едете на работу. Хорошо, если вы едете по месту трудоустройства прямо и без пересадок, тогда вас смело можно отнести к счастливицам. А если нет?

Старый проект с новыми дырами

Несчастливчикам приходится нынче туго – строители новых транспортных систем далеко не всё довели до ума, и поэтому чётко понять, как правильно и быстро добраться до места при помощи, например, большой кольцевой линии, у вас не получится.

Мало того, что кругом царит ужасная неразбериха, так ещё и поезда ползают, как беремные воши. Оказывается, что на линии есть «вилка», уходящая на станцию «Деловой центр». И тут придётся поиграть в лотерею, какой маршрут вас ждёт именно сейчас – по кольцу или в тупик – а потом ещё и постоять в тоннеле в ожидании, пока электропоезда раскланяются и пойдут своей дорогой.

Ну, а переходы? Спросите многотысячную армию московских курьеров, удобно ли им ездить по городу и как часто они ругают столичные власти. В данном случае я говорю не о человеке в униформе с огромной сумкой-термостатом жёлтого цвета, а о курьере вполне себе обычном, развозящем по учреждениям документы в папочках – он, как правило, пользуется метро, теперь и БКЛ. Переходы между станциями спроектировали так, что надо обладать хорошей физической формой, чтобы за день пересечь, допустим, раз десять. Кто-то мне скажет – а при чем тут курьеры? У них работа такая – ноги в кровь сбивать. Ладно, вы не курьер. Вы – женщина в возрасте, с палочкой и сумкой на колесиках. Проедете без приключений с Электрозаводской на Войковскую? По карте – проще простого. А на деле... Нет, вы не улыбайтесь, вы попробуйте.

Не всё гладко и с качеством строительства новых линий. Летом 2023 года снова дали о себе знать протечки на станции метро Динамо. Во всём виновата злополуч-

ная пересадка на БКЛ. При её строительстве была использована технология заморозки грунта, но вот пловун, который потревожили при проведении работ, никуда не делся. Да и все станции, которые спроектировали через пень-колоду, особенно полуподземные, будут затапливать в плохую погоду.

К слову сказать, проект БКЛ был разработан совсем не Собяниным, а советскими архитекторами. Сейчас чертежи достали с пыльных антресолей в мэрии и доработали. Да вот только кое-как, поэтому и получились старые дыры, которые, кстати, уже латают скотчем. И снова не шучу, приглайтесь к фото. Радует, что не подорожник приложили. Но чего ещё ожидать от наших властей?

Спешка при ловле поездов

Новые диаметры, открытые перед выборами мэра Москвы, – распрекрасная вещь! Посмотрите на МЦД-3: если жизнь жителей Зеленограда стала значительно легче, то те, кто живёт дальше этого московского округа, сразу на себе ощутили новые проблемы. Это ставшие регулярными отмены поездов – порой «прорехи» в расписании электричек составляют по полтора-два часа! Это неудобства, связанные с переносом платформ – их взяли массово ремонтировать. Плюс простои и опоздания – человеку, спешащему с электрички на последний автобус, хочется приехать на станцию вовремя, а не на пять-

десять минут позже. Да, кстати, и зеленоградцы (по сути, москвичи) тоже недоумевают, почему это путь до Москвы для них стоит на 15 рублей дороже, чем обычная поездка на метро?

Итак, ни один диаметр не подчиняется расписанию, которое для него установили. Люди, которые хотят доехать до вокзала, пересекают по центру, потом пересекаются на метро и едут обратно. Сколько бы ни объявлял машинист, заедем мы на вокзал или нет, на какой поезд ты сел, МЦД или обычную электричку, оперативно можно понять, либо очень хорошо присмотревшись к табло на «голове» поезда (достаём очки или вспоминаем, что такое «взгляд крота»), либо уже войдя в вагон и опросив приветливых товарищей по счастью.

Раз уж начали говорить о третьей ветке МЦД, то открыты диаметры – не значит его закончить. Реконструкция его платформ анонсирована до 2028 года. И большая часть из них будет просто упакована в плитку (прокатимся по ней зимой). Недо-

меньше часа приходится простаивать в пробке, чтобы пересечь железную дорогу в районе станции Удельная и добраться из одного посёлка Раменского района в другой, до которого, казалось бы, рукой подать... Но что ж, это же далеко от Москвы! Избирателю, перед которым бравировал Собянин, не видно! А проблема есть!

Билет в один конец

А на сладкое я оставил широко разрекламированный новый речной транспорт Москвы – водные электротрамваи. Что тут скажешь? Атракцион, блестящий: можно осмотреть Москву-сити со всех сторон, проплыть мимо Дома правительства и ощутить себя на борту круизного лайнера на час всего за 150 рублей. Но на этом плюсы заканчиваются. А транспортная доступность даже и не начиналась. Чтобы попасть на хваленый трамвайчик, надо отстоять два часа в очереди. Трамваи ходят раз в 25–30 минут, но на станции отправления в них запускают только по 30 человек, ещё до 20 пассажиров прибавляется в середине маршрута. Больше электрочудотрамвайчики не потянут, говорят, при запуске они иногда могли и заглохнуть на полпути.

Корреспонденту «Правды Москвы» повезло при тестировании транспорта – не заглох, но очередь на Киевском причале стоять пришлось как всем белым людям. И не каждому хватило героизма на этот подвиг! Некоторые неосведомлённые граждане, не готовые заранее к суровым испытаниям, при мне сбегали, как только понимали, что это ловушка. Ведь, оплачивая это водное удовольствие, ты должен ещё знать, что покупаешь билет в один конец. Обратно придётся добираться на метро, если, конечно, нет моральных сил стоять очередь и у причала Сердце столицы ещё два часа, чтобы вернуться обратно на Киевский. А до подземки ещё надо дойти – до Шелепихи неспешным шагом «пилить» целых 15 минут. И если вы не поджарый курьер...

Павел Крюков

