



Нужен ли городу метрополитен?

📷 Александр "Russos" ПОПОВ

В журнале «Все о мире строительства» — творческое пополнение.

Начиная с этого номера, свою авторскую колонку будет вести историк метро, известный фотограф, блогер Александр "Russos" Попов. И сегодня он расскажет читателям, почему самарское метро похоже на детскую железную дорогу, чем город-миллионник лучше остальных и в чем не повезло Омску и Красноярску.

Ручной труд на сооружение первой очереди метро в Москве. Кайло, лом и тачка — с помощью этого нехитрого оборудования строили тогда метрополитен

Фото из архива Московского метростроя

На этот, казалось бы, простой вопрос однозначного ответа, как ни странно, нет. Конечно, для крупных мегаполисов типа Москвы или Санкт-Петербурга ответ однозначен — нужен. А вот для других городов уже все гораздо сложнее...

Даже еще в самом начале строительства метро в Москве в центральной прессе была дискуссия на тему, что мы строим метро, но сами живем в бараках и в скотских условиях. Может, сначала улучшить бытовые условия? Победили сторонники метро, что не удивительно.

Но даже тогда уже было понятно, что Москва без метрополитена не выживет. Колоссальный транспортный коллапс настиг

столицу. На дорогах пробки из трамваев, повозок, экипажей, автомобилей. Население Москвы в 1931 году было 2,8 миллиона жителей. В 1936 году уже 3,6 миллиона! В Ленинграде 2,3 миллиона в 1931 году, никаких удобных дорог, комфортного общественного транспорта. По воспоминаниям метростроителей, им приходилось добираться до работы по два-три часа в одну сторону.

После пуска метрополитена в Москве в 1935 году началось его развитие и расширение. Сразу стало понятно, что метрополитен нужен и в Ленинграде. В 1938 году было принято решение строить и там подземную дорогу. В начале 1941 года приступили к работам, но война перечеркнула





Заготовка опалубки, кружал и арматуры воротника форшахты №18

*Фото из архива
Московского метростроя*

все планы. Только в 1955 году в северной столице был открыт метрополитен.

Дальше были Киев (1960 г.), Тбилиси (1966 г.), Баку (1967 г.), Харьков (1975 г.) и в конце 70-х-начале 80-х годов целая плеяда городов в СССР начала строить метро.

В Союзе метрополитен мог быть построен в городе-миллионнике. И как только количество жителей переваливало за эту заветную цифру, то в нем начинали проектировать и строить подземку. Есть слухи, что администрация некоторых городов, говоря современным языком, мухлевала с количеством жителей, чтобы получить заветную статусную вещь.

Но распыление средств (а метрополитен строился из бюджета СССР) привело к тому, что до пуска первой очереди проходило 7-8 лет. Например, в Минске миллионный житель родился в 1972 году, а строить начали в 1977 году. А пустили только спустя 7 лет — в 1984 году. Размер пускового участка был очень скромным и, чего уж там, не решающим транспортную проблему города.

Говорят, что когда в Самаре пустили метрополитен, то он был похож на детскую подземную железную дорогу, с интервалами по 10-15 минут, темными станциями и почти полным отсутствием пасса-

Участок опытной проходки под Русаковской улицей. Здесь начались работы в конце 1931 года по парижскому методу — закрытым способом, но мелкого заложения. После сооружения небольшого участка от такого способа отказались и перешли на открытый способ. Сейчас это перегон между станциями «Сокольники» и «Красносельская»

*Фото из архива
Московского метростроя*





Проходка перегонного тоннеля между станциями «Геологическая» — «Ботаническая» в Екатеринбурге. Кадр был сделан в 2004 году, а участок этот открыли только в 2011... Как видите проходка началась в 1996 году и потребовалось 15 лет, чтобы построить 4,2 километра перегонных тоннелей и две станции

Проходка забоя в Екатеринбурге в 2004 году. Когда ситуация с финансированием плоха — выручает юмор. Порой черный

жиров. Естественно, старались упростить проекты, насколько это возможно. Почти полностью убрали глубокий способ строительства (где позволяли геологи и градостроительные условия). Делали довольно простую отделку, а длина станций была рассчитана на пятивагонные поезда. Даже в Киеве спроектировали метро на пять вагонов, что уже в дальнейшем вызвало огромное количество проблем, так как сейчас там метрополитен перегружен.

Массовое развитие городов привело к тому, что в 80-е годы начали строить

подземные дворцы в нескольких городах. Но ресурсов уже откровенно не хватало и стройки стали превращаться в долгострои, а после развала Союза, когда финансирование метрополитенов и его строительства осталось только из городского бюджета, то и просто остановилось.

Очень умно поступили в Волгограде, где сделали подземный трамвай с возможностью дальнейшей конвертации построенного участка в метрополитен. А вот Омску и Красноярску не повезло. Строить там начали в девяностые, но ресурсов и





Сооружение станции «Проспект Славы» в Санкт-Петербурге. Фото сделано в ноябре 2017 года. Станция до сих пор не открыта

городского бюджета не хватило на то, чтобы даже пустить первые очереди.

Сейчас для небольших городов и даже крупных есть целый спектр транспортных возможностей, которые могут решать проблему общественного транспорта. В первую очередь, это трамвай. Если он еще и скоростной и идет по выделенной полосе, то это почти метро.

И в этом «почти» колоссальная разница по количеству потраченных средств на строительство и эксплуатацию. Так же есть выделенные полосы для автобусов, троллейбусов. По моему мнению, метрополитен сейчас может себе позволить только очень крупный город. Наверное, в России сейчас нет ни одного города, который может построить его с нуля за свой счет (Казань не считается, там метрополитен финансировался из федерального бюджета как «подарок» на тысячелетие). А развивать... В Москве в прошлом году пустили 17 станций. В Санкт-Петербурге с грехом пополам сдали две к Чемпионату Мира, а до этого пусков не было несколько лет.

Поэтому, как бы администрации городов не хотелось иметь метрополитен, лучше начинать с продуманной системы удобного общественного транспорта, а не убивать то, что есть, в угоду маршруткам и частным таксистам. 🚶

Станция «Новокузнецкая» Замоскворецкой линии в Москве. Сооружена в годы войны



Станция «Маяковская» Замоскворецкой линии в Москве. Эта первая в мире колонная станция глубокого заложения. Жемчужина архитектуры и инженерного искусства

