



Что не видит пассажир метро?

📷 Александр "Russos" ПОПОВ

Известный блогер и фотограф, человек, знающий о метро все и даже больше, Александр "Russos" Попов рассказывает читателям нашего журнала о том, что находится за табличкой «Посторонним вход воспрещен» в столичной подземке.

Для подавляющего числа пассажиров метрополитен — это транспортное предприятие, которое утром привозит их на работу и вечером отвозит обратно. С небольшими вариациями — в музей, бар, кино или гости. Мы привыкли заходить на станции «А», садиться на поезд и ехать до станции «Б», совершенно не обращая внимания ни на отделку станции, ни на то, что происходит вокруг.

Посмотрите внимательно, сколько людей не слышит, например, объявление «Поезд в сторону центра следует без остановок» и при остановке состава пытается зайти в закрытые двери. А кстати, куда этот поезд едет? И что за странные поезда про-

езжают мимо нас? На одном написано, что это дефектоскоп, на другом, что путеизмеритель. А третий вообще оранжевый и на нем много что написано, но глаз успевает прочесть только слово «Синергия».

А станции? Вы уже много лет пользуетесь только несколькими станциями и научились ничего не видеть вокруг. Но если, положив руку на сердце, на каком-нибудь Рязанском проспекте смотреть особо нечего, то на Маяковской или Новослободской как раз есть много чего.

Но метрополитен — это не только станции, вестибюли и поезда. Когда состав останавливается в тоннеле, и вы, отрываясь от экрана своего гаджета, иногда можете увидеть какие-то ходки и лестницы. И если ходок с надписью «женская уборная» понятен, то всякие другие загадочные тоннели выглядят совершенно непонятно. Что же там находится? Что вообще находится за табличкой «Посторонним вход воспрещен» в нашем любимом метрополитене?

Вентшахта №252 на перегоне между станциями «Павелецкая» и «Автозаводская».

Нестандартное решение в виде наклонного хода связано с тем, что метро здесь должно было играть роль бомбоубежища для Даниловской промзоны



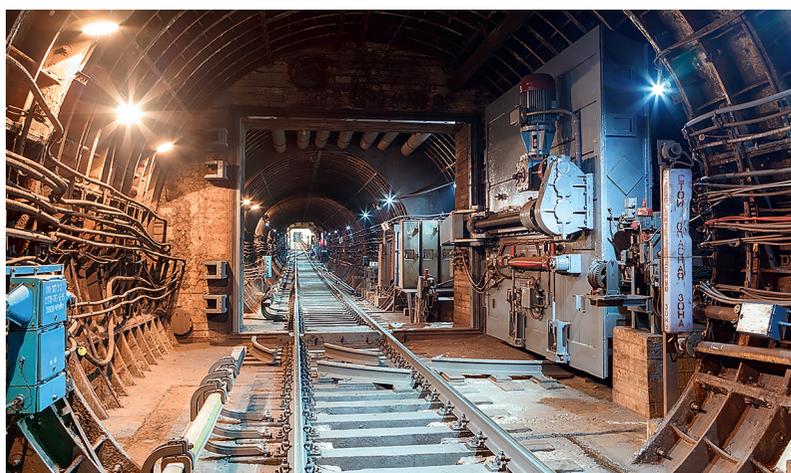


Оборотный тупик
за станцией «Курская»
Кольцевой линии

Мотовоз в оборотных
тупиках станции «Киевская»
Арбатско-Покровской линии



Гермоворота
в перегонном тоннеле



Метро можно сравнить с большим и живым механическим организмом. Его, как и живой организм, надо обслуживать, проводить плановый и предупредительный ремонт. А теперь попытаемся осознать, что обычный пассажир видит процентов 40-50 от того, что, в самом деле, построено. Все остальное необходимо для нормального функционирования различных систем метрополитена: вентиляции,

энергетического хозяйства, жизнеобеспечения, пожарной безопасности, водоудаления, гражданской обороны и еще множества других важных и ответственных систем, без которых подземная железная дорога не сможет нормально функционировать и перевозить пассажиров.

Все службы метрополитена надо где-то разместить. Сначала они ютились в маленьких каморках, в подплатформенных помещениях. Но скоро стало понятно, что места мало и просто неудобно. Потому БТП (Блок Технические Помещения) на станции глубокого заложения стали делать отдельной выработкой. По сути, это тоннель диаметром 9,5 метра и длиной до 70 метров. В нем находится кабинет дежурной, блок-пост (при необходимости) раздевалки, туалеты, столовая, различные кладовые, системы местной вентиляции и много что еще. На станциях мелкого зало-



Гермоворота типа «бабочка» и вентилятор

жения обычно этот блок делают в торце, за станцией. Но в последнее время стали популярны планировочные решения, когда БТП расположен над платформой. Это удобно, если станция строится в открытом котловане глубиной метров 30. Чтобы уменьшить объем обратной засыпки и, соответственно, массу грунта, технические помещения располагают над станцией. Там же делают и ТПП — тягово-понижительная подстанцию. Для станции глубокого заложения для нее делают отдельную выработку, сопоставимую с объемом блока технических помещений.

Тягово-понижительная подстанция в процессе пуско-наладочных работ

Сейчас вдоль каждой станции глубокого заложения проходит кабельный кол-

лектор для транзитных кабелей. Помимо этого каждая стройка окутана системой различных временных штолен, которые нужны, чтобы открыть несколько забоев. Часть из них потом забутовывается, а часть оставляется для нужд метрополитена.

Отдельной строкой идет вентиляция. В последнее время сильно ужесточились нормы по ней и по пожарной безопасности — системы стали сложнее, больше. Соответственно, и в бетоне и железе все выглядит гораздо интереснее.

На каждом перегоне, как я писал выше, можем наблюдать различные ходки. Это водоотливные, перекачки, дополнительные системы вентиляции, санузлы ГО (сейчас их уже не делают), кладовые различных служб пути. А в отходящих в сторону тоннелей с рельсовым путем нет тоже ничего таинственного. Если это не съезд между путями, то это либо ветка в депо или служебно-соединительная ветвь на другую линию. Поезда должны же как-то перемещаться между ними?

Помимо обычных пассажирских составов в метрополитене есть служебные — дефектоскоп (проверка ультразвуком рельс), путеизмеритель (проверяют план и профиль пути и контактного рельса). Синергия — это вообще универсальный





Современный кабинет дежурной по станции.

По сравнению даже с 20-летними проектами — это просто дворец

диагностический комплекс, который позволяет делать все тоже самое, что и по отдельности, так еще автоматически проверять габарит, рельсовые крепления, искать протечки и еще много чего. Разве что кофе не варит.

Иногда меня спрашивают, а почему метрополитен строится так долго (хотя в последнее время темпы значительно воз-

росли, строят быстрее, чем в СССР). Ответ очень прост. Помимо того, что нужно построить раза в два больше, чем видит пассажир, нужно в это вдохнуть жизнь — смонтировать инженерные системы. А они становятся от года в год все сложнее и сложнее, требуют больше усилий по наладке и пуску в эксплуатацию. Естественно, при этом безопасность пассажиров повышается. Если раньше никогда не ставились системы дымоудаления, то сейчас станцию без этого просто не примут в эксплуатацию.

Ну а вы, находясь на станции, отрывайтесь иногда от экранов телефонов, чтобы увидеть фантастические мозаики на Маяковской, скульптуры на Площади Революции или красивую фактуру мрамора на Окружной или Верхних Лихоборах. 🏡

Иногда достаточно поднять голову, чтобы увидеть красоту станций метро. А специальные приемы съемки могут раскрыть станции в новом виде

То, что пассажир не может увидеть никак — движущийся поезд в туннеле

