

Что такое метрополитен. Составные части метрополитена. **Выбор Пути.**

Практически все согласны: - «родителями» метрополитена, как транспортного предприятия, являются железнодорожный транспорт общего пользования и тоннелестроение!

Такое, по сути, «бытовое» определение метрополитена, даваемое различными людьми на подсознательном уровне, раскрывает два пути, которые должно было пройти современное человечество, чтобы появился метрополитен: - освоение подземного пространства и строительство дорог и транспортных средств, которые соединились в крупных городах.

Сказанное, по сути, обозначает три составные части классического метрополитена. Остальное все – «от лукавого».

Эти три постулата предполагают применение на метрополитене правил принятых в горнорудной промышленности при строительстве и эксплуатации шахт и тоннелей различного назначения, организации движения поездов, принятых на железных дорогах общего пользования и требований к перевозке пассажиров соответствующей городской администрации.

Вопрос заключается в том, что первично? В ответе на него заложены решения по строительству, эксплуатации и развитию не только метрополитенов, но человеческой городской цивилизации в целом.

Как уже было сказано, на бытовом уровне многие люди определяют метрополитен как **Подземная дорога или: - «Метрополитен – подземный городской транспорт».**

С одной стороны, такое упрощенное понятие не позволяет с достаточной полнотой и точностью толковать его сущность. С другой – люди, на генетическом уровне определяют источник – «родник» этого вида транспорта: – подземное пространство.

Таким образом, чтобы состоялся метрополитен необходимо:

- 1. Наличие технологий по строительству тоннелей и других искусственных инженерных сооружений,**
- 2. Развитая инфраструктура городского хозяйства,**
- 3. Наличие транспортных средств, позволяющих быстро перемещать крупные потоки людей в пределах городской застройки.**

Однако, как показывает практика, этого мало.

Метрополитен это порождение самой городской цивилизации, которая создала его для магистрального перемещения жителей и гостей города в его пространственных границах с высокой скоростью.

Метрополитен строится, как правило, в городе, имеющем значительную территорию с количеством жителей около 1 миллиона человек. Сегодня имеется много городов с миллионным населением, транспортные проблемы которых можно было бы решить с помощью строительства метрополитена. Однако, он не строится. Да и в городах, где он имеется, возникает много вопросов не только по его дальнейшему развитию, но и эксплуатации. В подавляющем большинстве случаев, эти вопросы лежат не столько в сфере технических возможностей строительства и эксплуатации метрополитена, а сколько в правильном понимании его наличия в городской транспортной инфраструктуре для удовлетворения потребностей жителей и гостей конкретного города в транспортных перевозках не только в конкретный момент времени, но и в будущем.

Отсюда возникает необходимость:

- 4. Наличие четкого Генерального Плана развития города, как на ближайшую, так и на дальнейшую перспективу.**

5. **Востребованность в этом виде транспорта населением.**
6. **Наличия желания и возможность строительства метрополитена у городских властей.**

Если учитывать относительно высокую стоимость строительства и эксплуатации метрополитена, применение на метрополитене специфического оборудования, транспортных средств и технологий, а также множество других причин, которые не могут быть решены городскими властями, то проявляется необходимость

7. **Поддержки городских властей в строительстве метрополитена со стороны Государства.**

Однако, эта поддержка возможна только при наличии заинтересованности у Государства такого строительства. Как правило, она возникает:

- при необходимости решения транспортных проблем столичных городов, что позволяет повысить оперативность работы Правительственных учреждений и придать столице имидживую привлекательность.
- при появлении экономической выгоды на основе макроэкономических показателей города, региона или страны.
- в случае отнесения подземных объектов метрополитена к категории «Гражданской обороны» в качестве укрытия населения от ракетно-бомбовых ударов противника в военное время.

Однако, вышеназванные условия помогают только принять решение об организации в городе такого вида транспорта как метрополитен. Чтобы метрополитен состоялся и мог приносить людям радость, руководителям города вместе с его жителям нужно вложить «душу» в это предприятие. Необходимо помнить, что метрополитен располагается в иной городской среде, где действуют иные, во многом не изученные, психо-энергетические факторы, влияющие на человека.

Чтобы не допустить ошибок в проектировании, строительстве, оформлении станций метрополитена, как говорит пятидесятилетний опыт автора, необходимо знать не только историю своего города, отечественный и мировой опыт строительства и эксплуатации метрополитенов, но и, желательно историко-философские знания об освоении подземного пространства и развитии транспорта.

Древняя мудрость многих народов гласит: **«Чтобы понять настоящее и узнать будущее – смотри и изучай прошлое».**

В этом смысле не является исключением познание и осмысление истории появления и развития метрополитенов, неразрывно связанных с развитием человеческой цивилизации и технического прогресса, в первую очередь тоннелестроения, транспорта, и городской цивилизации, чтобы прийти к пониманию места Метрополитена в современном обществе.

Если Святое Писание начинается с предложения: - «Вначале было слово. Слово было Бог», то касательно метрополитенов, как и в целом человеческой цивилизации можно сказать – Вначале был ПУТЬ, как в прямом, так и метафизическом смысле этого слова.

Существуют сотни определений и толкований слова Путь. Но кажется, наиболее близко его толкование заложено в китайском слове «ДАО» ((кит. 道, буквально — *путь*), которое является одной из важнейших категорий китайской философии.

Дао обозначает вечное действие или принцип творения, который отвечает за происхождение единицы и двойственности и вместе с тем за начало мира и творение («10 000 вещей»). Из Дао возникает полярность Инь и Ян и вследствие этого возникают противоположности, из согласованности действий которых возникают перемена, движение и взаимное проникновение — и, вследствие этого, возникает мир. Возникновение мира не означает факт какого-то времени, когда мир начал существовать.

Мир существовал всегда. Речь идёт не о начале времён, как в Библии, а об осмыслении принципа существования.

Поэтому, естественно, что бы понять сущность метрополитена (впрочем, как и любой сферы деятельности) необходимо рассмотреть и осмыслить тот ПУТЬ (ДАО), по которому прошло человечество до момента появления Метро.

В тоже время, говоря о сущности метрополитена, по всей видимости, проще применять термин ПУТЬ в смысле дороги в физическом и метафизическом (развитие человеческой цивилизации) ее виде.

Как говорят археологи, жизнь на планете Земля зародилась и развивалась длительный период времени в водной среде. Сотни миллионов лет назад, некое живое существо, в силу ряда обстоятельств оказалось выброшенным на сушу. Чтобы выжить ему пришлось или искать возможность возвращения в родную стихию, или зарываться в землю приспособиваясь к новым условиям обитания. Иначе говоря, физически прокладывая первую наземную или подземную дорогу. **Это стало не только одним из ключевых событий в развитии жизни на планете Земля, но клеткой метафизического смысла будущего метрополитена - укрытия в случае наступления неблагоприятных для Жизни условий окружающей среды и дороги из «прошлого» в «будущее».**

Итак – вначале был Путь. И этот Путь начинался с освоения подземного пространства, которое изначально становилось укрытием для всего живого на планете Земля.

В успешном прохождении этого Пути особая миссия выпала на долю народов населявших и населяющих территорию современной России на протяжении сотен тысяч лет.