

# В этой стране — Lurkmore

← [обратно к статье «Метро»](#)

## Столичное метро

Московское метро, с недавних пор с головы до ног засранное б-гомерзкой лебедевской навигацией, находится на позорном пятом месте по нагруженности среди всех метрополитенов планеты, но москвичи в восемь часов утра в февральский вторник с этим не согласны и готовы дать ему второе, первое, нулевое место. Всеми виной маятниковость миграции с работы и на работу (читай — дефицит должностей, вакансий, работ, где предлагают поработать не до файв'о'клока, а до 21:00, чтобы СТС можно было посмотреть на планшете в вагоне сабжа в наушниках) На большинстве станций в такие моменты творится адовый треш и угар. Руководство известно своей тягой к экспериментам по запиливанию всяких лёгких мётр и монорельсов, чаще всего заканчивающимся былинными отказами. А ещё его периодически [взрывают и сминают в клочья](#) по разным причинам. Забивают сваи прямо в движущийся в тоннеле состав с пассажирами.

Разные местечковые лулзы:

- Святая святых среднестатистического битарда из ДС — знаменитая [«Петровско-Разумовская»](#).
- Та же самая «Петровско-Разумовская» — старейший долгострой московского метро: вторую платформу станции (для Люблинской линии) строили больше 27 лет (с 1987). После двадцати лет простоя опять начали чего-то неспешно ковырять. В августе 2016 года открыли вторую станцию (пока только для серой ветки), доставив тем, что запили аж "кросс-платформенную" модель, то есть пару раз вызвав нехилый [баттхёрт](#) у пассажиров в направлении «из центра», [ВНЕЗАПНО](#) приехавших на абсолютно незнакомую станцию, да ещё и с «платформой справа». 16 сентября залы станции были открыты и для Люблинско-Дмитровской линии.
- Станция на которой количество [грузопассажиров](#) давно превысило все разумные пределы — легендарное [«Выхино»](#). Пассажиропоток на этой станции заслуженно считается предвестником [приближающегося коллапса](#) и удостоен [раздела в соответствующей статье в Педивикии](#). А ещё [во время оно](#) пьяные быдломенты ограбили и убили там офицера [КГБ](#), из-за чего случилось большое бурление говн и полетел всесильный тогдашний министр Унутренних Справ Щёлоков — бедолага-майор был у этих ухарей далеко не первый... Опуея получила название [«Убийство на „Ждановской“](#)». В настоящее время «Выхино» уже не самая загруженная, так как построили продолжение за МКАД, чем немного разгрузили станцию (но не линию!). Лидерство по пассажиропотоку теперь удерживает [«Комсомольская»](#) — за счёт обслуживания трех вокзалов. Но станция большая, места кое-как хватает всем.
- На станции [«Белорусская»](#) какой-то умелец изменил барельеф на одной из стен станции и сделал [Мистера Мисикса сидящего на пицца-стуле](#). Одним из первых людей который это заметил и выложил в инет является некий Денис Михальский, потом блог канала [2x2](#) [запилил статейку](#) об этом. По слухам - барельеф выпилили.
- Любкой быдлопассажир боится ездить по эскалаторам станции [«Авиамоторная»](#), ведь, как они утверждают, «...на станции однажды провалился эскалатор, все пассажиры попадали в его внутренности и были перемолоты его шестернями-механизмами». Хотя [на самом деле](#) всё было [вот так](#).
- На Арбатско-Покровской линии [«Покровскую»](#) станцию в 1938-м году так и не построили, так как уже после многолетнего прокапывания тоннелей и зала для станции выяснилось, что на поверхность эскалаторы в нужном количестве из трёх штук прокинуть не удастся. Задел и вроде как собственно станцию всё же построили. В результате вторая часть названия линии не привязана к названию станции, а синяя и фиолетовая линии так и не получили пересадку между собой (должна была быть «Китай-город» - «Покровская»).
- На станции [«Киевская»](#) Кольцевой линии, подойдя к мозаичной фреске, вы можете увидеть красноармейца с... ноутбуком, КПК и мобильным телефоном (пикрелейтед). Зануды настаивают, что говорит он по [ламповой](#) радиации, в руках держит записную книжку. Врут: на самом деле боец говорит в



Тот самый красноармеец с ноутбуком



Im Mister Misix! Look at me!

рупор по проводному девайсу «полевому телефону», левой рукой придерживает раструб микрофона от него же [1], а деревянный ящик «ноутбука» относится к тому же устройству [2].

- Станция **«Площадь Революции»**, одна из красивейших в Москве, известна своими бронзовыми скульптурами. Там их ни много, ни мало 76. За это станция была прозвана «Музеем революции». Все скульптуры там присели, чтобы вместились под пилонами. Быдло, особенно женского пола, очень любит теревить нос или лапу собаки (а их там четыре), в качестве доставляющего ритуала на удачу. Часто какая-нибудь тётка обходит всех многострадальных пёсиков по очереди и только после этого, расталкивая толпу, бежит на эскалатор. Скульптуры пёселей из-за такого фрейдистского надрачивания смотрятся диковато — отполированные носы **резко контрастируют** с суровой тоталитарной бронзой скульптуры. Впрочем, nobody cares.
- Станции **«Полежаевская»**, **«Кунцевская»** и **«Партизанская»** примечательны тем, что на них не два пути, а три. На «Полежаевской» планировалось так и не случившееся ответвление в Строгино. Теперь на третьем пути тупик для ночного отстоя составов, а также иногда там снимается говнореклама. В конце 2015 года вторую платформу внезапно открыли для пассов, типа, чтобы разгрузить пассажиропоток в связи с временным закрытием восточного вестибюля, где запиливается переход на станцию «Хорошёвская» второго кольца. «Партизанская» (в девичестве «Измайловская», потом «Измайловский парк») получила третий путь от своих создателей из-за злого Сталина, стадион имени которого планировалось открыть в том районе, и предполагалось, что два пути просто не смогут переварить **over9000** болельщиков. Однако в итоге идея также потерпела полный фейл, и сейчас третий путь на Партизанской используется как технический путь электродепо «Измайлово». А вот на «Кунцевской» третий путь пристроили в 2008 году, благо станция наземная. Два пути отдали Арбатско-Покровской ветке, а один оставили как конечную Филевской, там же заставляя разворачивать ход на Y-образном «развороте». И сейчас этот маленький кусочек голубой линии со станцией и примерно 200 метрами рельсов является единственным в московском метро однопутным участком.
- Открытие строящейся станции метро **«Котельники»** ожидалось более двух лет: сначала и.о. **Лужкова** обещал открыть станцию к первому 2013 года (в то время как в январе только начали разрывать котлован), затем уже осенью того же года вместе с предшествующими (там вообще был полный пиздец с перегонном), затем к НГ, ну а позже по традиции переносил сроки по 100500 раз к каждому будущему празднику. В результате в рунете «Котельники» стремительно завоевали такие названия как «Никакельники», «Нехотельники» и «Нахуйтельники». Злосчастную станцию удалось открыть 21 сентября 2015 года, и то — без выходов в **Люберцы**. Така от.
- Станция **«Тёплый Стан»**, находящаяся очень близко к МКАДу (там метро поворачивает на восток к «Битцевскому парку») стала своего рода, ни много ни мало, бомбанувшим пуканом Москвы: в 2012-м так называемая «новая Москва» (гуглим «ТиНАО») по форме напоминает не то воланчик, не то струю газа (к слову, в 2 километрах от станции находится газпромовский городок «Газопровод»), и при том **«Тёплый Стан»** (как район) расположен довольно-таки интересно...
  - На самом деле, «Тёплый стан» — ОСНЕ загруженная станция, соединяющая метро с жителями Калужского шоссе (ЧСХ, без лепестрички). В 2014-м для её разгрузки до «Новоясеневской» продлили Бутовскую ветку (впрочем, перегруженный «Бульвар Дмитрия Донского»), а сейчас пилят надземное метро аж на 20 километров — до Троицка и немного дальше (цимес не сколько в удешевлении, сколько в объективном дефиците проходчиков и импортного оборудования рыть землю).
- Стройка **«Беломорской»** станции была, в кои-то веки, заморожена именно из-за баттхёрта жителей соседних хрущёвок (был оставлен задел для станции в виде расширения рельсопутей и клочка свободной земли). Учитывая то, что тогда уже вовсю шла стройка следующей по «зелёному» радиусу станции «Ховрино», и что перегон между «Речным вокзалом» и «Беломорской» составляет всего-то 800 с копейками метров, то есть расстояние для инвалидов, вполне обеспеченное существующим наземным транспортом, на последнюю хотели положить огромный хуй. Однако потом станцию внезапно вернули и стали спешно достраивать. Поскольку в 2017 году с обещанными планами открытия новых станций московские власти благополучно просрались, к концу года решили это всё дело открывать любой ценой (на других участках готовность была ещё хуже). В не полностью раскрытом (на начало сентября) котловане решили успеть запилить хотя бы бетонный остов, через который худо-бедно можно пропускать поезда. В итоге, согнав хуеву тучу людей и раздав всем живительных пиздюлей, к 31 декабря нижний ярус станции в спешке допилили и открыли только «Ховрино». При этом «Беломорскую» не только не засыпали сверху, но и до конца не сделали верхние этажи в бетоне. Фактически, на данный момент поезда между «Речным вокзалом» и «Ховрином» ездят прямо под действующейстройкой. На мнения специалистов, утверждающих, что без засыпки землёй станция будет постепенно всплывать вверх (про продолженные рельсы и движущиеся там поезда не забываем!) в погоне за статистикой и пиаром благополучно положили **большой и необрезанный**. Впрочем, в конце декабря 2018-го Оленевод таки изволил перерезать ленточку. Пользуемся и ждём пиздеца...
- **«Площадь Революции»** и **«Охотный Ряд»** не имеют прямой пересадки из-за самых длинных переходов до «Театральной», сделанных «на случай войны». Из-за обилия соседних станций на схемах непосвящённым кажется, что это **костыль** дизайнеров, а не суровая правда.
- На станции **«Пражская»** потолки над поездами покрашены в чёрный цвет, из-за чего станция напоминает станцию электричек в ближнем замкадье ночью. То же самое и с **«Печатниками»** и **«Ботаническим садом»**.
- Станция **«Битцевский парк»** (которая «лёгкого метро») «планировалась» быть раскрашена в чёрно-белую клеточку плюс красные ступени. Отсылка к **Пичужкину** очевидна. **Есть мнение**, что это был тролльский вброс от лулзова-одиночки или ещё результат внутреннего срача на тему «делать ли

прямо на станции рекламу или нет», ибо нынешняя станция мест под рекламу очередного ТЦ лишена начисто, ибо на всю стену теперь нарисована «арт-инсталляция» с конями.

- Иногда обещания перевыполняют: в 2010 было обещано, что новое кольцо для метро построят к 2035-му году. Вместо этого, уже 10 сентября 2016-го было открыто «Московское центральное кольцо» — построенная ещё при царе железка была рассчитана на паровозы и потому использовалась только грузовыми тепловозами (на всякий случай: МОЖД как раз кольцевая и делит город на «старый» и «новый спальный» даже больше, чем Третье Транспортное).
  - Идея использовать именно эту дорогу появилась далеко не вчера, и даже не год назад, а ещё в далёких довоенных, потом к ней вернулись ещё в 50-х, затем в 70-х и так далее, но дальше пиздежа дела так и не шло. Никто не верил и в начале десятилетия века нынешнего, пока в конце 2012 — начале 2013 не начали массово менять ЖД-полотно и устанавливать балки для контактной сети, расширять мосты над дорогами, перекрывая на годик движение автотранспорта. В итоге теперь вместо пердящих динозавров М62 по МКЖД, которая теперь переименована в МЦК, бегают новые «ласточки». В результате быстро перемещаться по столице стало можно – о чудо! – и по земле, причём в электропоездах с компоновкой сиденья «в затылок» как в междугородних автобусах, т.е. без необходимости всю дорогу рассматривать пассажиров напротив и картину «чёрный квадрат» за окном, а также услаждать свой слух бесконечным стуком колёс и гулом двигателей, усиливаемых тоннельной акустикой.

[Казалосьбыпричёмтут](#) плачет кровавыми слезами — столько денег можно было распилить, открывая в час по чайной ложке станцию за станцией, как при нём.

- Но и это оказалось ещё не всё. В ноябре 2к19 запустили МЦД, т.е. городскую электричку «пригород – центр города – пригород» с интервалами как в метро, как в этих ваших S-Bahn'ax. Пока работают две линии. Первая (D1) соединяет Белорусское с Савёловским направлением, а вторая (D2) соединяет Курское с Рижским. Таким образом, по земле стало возможно быстро перемещаться и в радиальных направлениях, что хотя бы немного разгрузило метро. Правда, через вокзалы поезда по-прежнему проезжают очень медленно из-за обилия стрелок.
- Между тем, уже идёт работа над вторым (подземным) «большим» кольцом, со сроком сдачи в 2020 (уже в 2023 — к 2020-му обещают добить собственно тоннели «настоящего» кольца, но не все станции) году. Соединит собой все выходящие за старое кольцо ветки ровно посередине, невъебенно разгрузив при этом центр и порадовав жителей спальных районов. Куча станций уже открыта как продолжения веток 8А (Солнцевская, ждём сращивания с «Третьяковской») и 15 (Некрасовская, а по сути «выхинская» особая ветка).
- Несуществующие станции «**Волхонка**», «**Плющиха**» и «**Дорогомиловская**». По идее, должны были стать закономерным финишем в создании Калининско-Солнцевской линии, соединив два отдельных радиуса, но не стали. Обещают вернуться к вопросу в 2023 году, после ввода Большой Кольцевой, но мэрия и лично Собянин уже сейчас говорят, что смысла в этом участке нет, так как участок короткий, в центре и рыть надо будет глубоко (ну и какбэ может доставить хлопот жутко секретное Метро-2).

## Особенности метро в городах Замкадья

### Питер

Питерское метро (пять линий, 72 станции) в первую очередь превозмогает метрополитены всего остального мира своей глубиной, ввиду особенно толстого слоя приповерхностных говн в вертикальном срезе городской почвы. Правда, половина конечных станций таки наземные, но крытые – «Купчино», «Девяткино», «Рыбацкое», «Парнас» и «Шушары». В 1966 была построена открытая наземная станция «Дачное», в 1977 была закрыта в обмен на построенную рядом станцию «Ленинский проспект», уже подземную.

Так как к выходу [хрущёвских](#) постановлений, первая очередь была уже почти закончена, несколько пафосных станций [сталинского](#) толка с люстрами, ампириными бронзовыми решётками и дубовыми дверями всё же были сданы. Правда, «Автово» так и осталась недоделанной, а с «Площадью Восстания» при строительстве перехода на третью линию обошлись [как с архитектурным излишеством](#).

Также характерно наличием станций типа «горизонтальный лифт» (официально — «закрытого типа»). То есть вдоль стены — длинный ряд одинаковых закрытых дверей, напоминающих двери лифта, которые открываясь ведут прямо в подъехавший вагон. Некоторые малосообразительные граждане высказывают идею, что они должны как-то защищать тоннели от наводнения. Более правдоподобно выглядит версия, что Питер — город депрессивный, здесь мало солнца и оно какое-то ненастоящее, отчего здесь много любителей [прыгать под колёса](#). Но на самом деле это делалось для удешевления строительства: тоннели, по которым проходят поезда, остаются те самые, которые были пройдены щитом, не нужно ни перебирать на больший размер, чтобы уместить платформы, ни, тем более,

думать о художественной отделке. Ещё была идея запустить там автоматические поезда без машинистов, но техника тех лет не позволяла останавливать поезд, чтобы и дверь-в-дверь, и достаточно быстро, чтобы не сбивать график, но при этом плавно, чтобы пассажиры не повалились на пол. Сейчас, конечно, компьютеризация шагнула далеко вперёд, и вроде бы пора воплотить задумку, тем более уже пол-мира оценили и поезда без машинистов, и станционные двери, но вот денег нету, и вообще никому не надо. Кстати, весьма колоритно выглядит станция **«Маяковская»** из-за своей inferнально-красной отделки с чёрными дверями (причем, присмотритесь — лесенкой же!) и мозаичным ВладимирВладимычем (стихи в вестибюле прилагаются).



Mereana  
Mordegard  
Glesgorv  
(Маяковская)

Ещё одна легендарная в здешнем метро вещь — разрыв. Ещё в 70-е годы при строительстве произошёл обвал тоннелей, из-за которого обрушилось несколько домов возле площади Мужества. Но станцию нужно было сдать к очередному юбилею, поэтому в ход пошли запасы жидкого азота со всего Союза. Тоннели таки построили, но спустя 20 лет они начали обильно протекать, из-за чего пришлось их опять затопить. Почти десять лет пассажиры «красной» линии для преодоления перегона «Лесная» – «Площадь Мужества» **с любовью** давили друг друга в бесплатных автобусах № 80 и 100, пока в 2004-м перегон не открыли уже в третий раз. Что характерно, при строительстве случалось немало происшествий поменьше: тут и провалы, и промывы, и взрывы болотного газа, и трещины в домах. Чего вы хотите вообще от города на болоте?

Mereana Mordegard  
Glesgorv (Маяковская)



Горьковская  
до  
реконструкции  
(с  
подпорками!)

В 99-м году на пассажиров обвалился козырёк станции **«Сенная площадь»**. С тех пор до реконструкции под каждым таким козырьком стояли довольно хлипкие на вид металлические **подпорки**, скорее для успокоения пассажиров, чем для безопасности.

Все станции, построенные в 2008–2012 годах, строились частично за счёт частных, и наземные вестибюли в них выводились в здания торговых центров. А именно станция «Адмиралтейская» и весь перегон «Звенигородская» – «Международная» на фиолетовой линии. В таком случае магазин становился основным объектом, а вход в метро задвигался так, что без пол-литры не отыщешь.

Горьковская до  
реконструкции (с  
подпорками!)

Ещё несколько местных достопримечательностей:



Горьковская  
после  
реконструкции

Горьковская после  
реконструкции

- Эскалаторы в переходе на Спасскую, скромно названные «эскалатор тоннельный Христинича». Три месяца **сумрачный гений** Христинич атаковал Ростехнадзор (который-таки принял его, возможно, будучи в состоянии **аффекта**: там перепутали графу «принять» и «отказать»), и ещё два года — законы физики, из-за которых его детище упорно продолжало жевать ступеньки, иногда вместе с ногами пассажиров. На сегодня это один из самых шумных, расшатанных и медленных эскалаторов во всём Питере. Х-эскалаторы (они же кристалаторы) пытались установить в Нижнем Новгороде, но вскоре поняли, что дешевле заменить их на импортные, чем ремонтировать это чудо каждые две недели.
- Натрий, окрашивающий станцию в унылый оранжевый цвет. Впервые появился в начале 90-х, но характер массового бедствия приобрёл в начале 00-х. С появлением светодиодов желтуха потихоньку сходит.
- НИП, или «Izolenta Изолента Izolenta». Впрочем, молодёжь уже воспринимает как данность и даже как фишку, отличающую питерский метрополитен от остальных.
- Также, похоже в питерском метро невероятный дефицит служебных помещений. Платформы кроме стендов с невнятной навигацией, инфососов и газетных ларьков постепенно забиваются базовыми станциями мобильных операторов и местного вайфая, внешними блоками кондиционеров (на стойках прямо посреди платформы), ящиками для хранения различного скраба, не говоря уже о стремянках и вышках.
- Быстров — местный **Церетели**, специализирующийся на мозаиках и витражах. Если новых станций в какой-то год сдавать не собираются, затевается реконструкция какой-нибудь существующей, чтобы не оставлять художника без работы.
- Станция «Горьковская», вход в которую после реконструкции напоминает **летающую тарелку** прямо в исторической части Петроградской стороны. А чтобы не было сомнений, что они пришли с миром, внутри дизайнеры повесили нечто, напоминающее **коровье вымя**.
- Станция «Спортивная». Во-первых, у неё два выхода по разные стороны Малой Невы, один из которых получился таким длинным, что пришлось поставить траволатор. Во-вторых, у станции — два зала, один над другим, и в каждом зале рельсы есть только с одной стороны. Задумывалось, что ко второй стороне должны приходить поезда «Кольцевой» линии, которую и не начинали строить, но **обещают, что начнут очень скоро**. Ну и в-третьих, это одна из станций (вторая — «Адмиралтейская»), где поезда ходят ночью. Правда только летом, и только по выходным, как и ночные автобусы. Но ночные

щит надежда вода  
прибывает  
Рабочий момент.  
Сейчас заткнём, и  
далее поехали  
**и в метро бывает вода**  
Немножечко сыро у нас  
тут

автобусы не могут пересечь Неву по разведённым мостам, а ночное метро – может.

- Фиолетовая и зелёная линии так и остались не соединёнными пересадкой из-за того, что «Адмиралтейскую» открыли только на фиолетовой линии, хотя изначально планировалась пересадка на зелёную линию. Но теперь построить её проблематично, ибо придётся на какое-то время перекрывать западную часть зелёной линии, что равносильно транспортной блокаде Васильевского острова, а теперь и Северо-Приморской части (станция «Беговая»).
- Питерский метрополитен впереди планеты всей по системам слежки и досмотра. После терактов в Волгограде на всех станциях поставили рамок. Не помогло — в 2017 году [бабах](#) таки прилетел. И что вы думаете? Прокуратура предписала настроить рамки на максимальную чувствительность и досматривать **каждого** пассажира, на которого рамка сработает.
- Станцию «Новокрестовская», которую открыли к ЧМ-2018, через два года закрыли из-за [главного события года](#) и при этом переименовали в «Зенит», видимо, по предложению [К.О.](#) (на самом деле – топонимической комиссии).

## Казань

В Казани к тысячелетию города в 2005 тоже открылось метро, но, по [свидетельству очевидцев](#), благодаря использованию современных нанотехнологий данная «метросистема» выглядела представительно только в первые месяцы службы. В дальнейшем же сказалось то ли хреновое исполнение, то ли охота сдать объект побыстрее (как в глубоком совке, под круглую дату), то ли большая охота отмыть большие бабки: станции не выдерживают малейшего проникновения воды, из-за чего случаются [казусы](#) вроде закрытия станций, плохого освещения и т. п. Впрочем, с года этак 2012-го всё в Казанском метро нормально, работает [без перебоев](#) и является отличной альтернативой [басам](#) и [троллям](#) жителям [юго-востока](#) Казани. Состоит из одиннадцати станций, неспешно пилится вторая линия.

Изначально состояло из пяти станций, которыми пользовалось 3,5 анонимуса. Единственным вином была станция Аметьево, связавшая деревню Ометьево (sic!) с цивилизованным миром. Следующие станции открывались через пару лет после обещанного. Лулзы начались зимой 2010 года, когда снегопады сделали нормой пробки в 12 ночи. Тогда в метро ломанулись все, даже те, кому было далековато до дома. На тот момент использовалось всего четыре поезда, ну ты понел. С открытием Козьей слободы и появлением Русичей как-то улеглось.

В Казани весьма доставляет принцип присвоения имён новым станциям. Незадолго до открытия мэрия устраивает на своём сайте опрос на тему «Как назвать новую станцию». Далее проходит процесс голосования, после чего мэрия [по своей традиции](#) вертит на хую мнение [большинства](#) и называет станцию своим именем, видимо, выбирая похуже, чем вызывает лютую ненависть жителей города. Чего стоит название станции Козья Слобода или Яшлек (по-татарски «Юность», но фишка в том, что так назывался близлежащий магазин, ибо лучшей причины назвать станцию, похоже, не было).

Алсо, казанский метрополитен — единственный, который целиком и полностью был построен с нуля в России, без всяких заделов от СССР, как это было в других городах (при этом трассирование линии осталось неизменным с начала 80-х, равно как и расположение почти всех станций). Ещё одна деталь: некоторое время в Казани поезда ходили без машинистов.

## Нижний Новгород

Метро в Нижнем Новгороде состоит из двух линий — одна более-менее ничего и огрызок в четыре станции от второй.

В результате получился уникальный узел сопряжения: на станции «Московская» поезд с пассажирами прибывает и тут же отправляется на станцию Горьковская; что характерно, приходящий на Московскую со стороны Сормова теперь прямиком катится на Автозавод, что вкупе с четырьмя путями станции (а хуле, самая большая в Рашке!) вызывает лютую неразбериху и ступор у понаехавших и просто не пользующихся метро каждый день. Зато теперь, начиная с 2012 года, станция работает как задумано изначально, а не через жопу, когда поезда с Автозавода после стоянки уезжали в тот же тоннель, но уже в сторону Сормова. А местным мемом является Нижегородский метромост, который строили двадцать лет (открыт в День Народного Единства дядей Пу в 2009). Станция открыта, как ни удивительно, всё в тот же день народного единства в 2012-м, названа Горьковской и призвана уменьшить коллапс с нижегородскими мостами в часы пик. Алсо, первая станция метро в верхней (центральной) части города, в паре километров от Кремля (куда можно дойти по главной пешеходной улице города – Большой Покровской). В результате коллапс переместился на площадь Горького, куда теперь невообразно может приехать кто угодно хоть с окраинного Автозавода. Однако вместо продления метро дальше в центр со станциями у Оперного театра и Сенной площади построили то, на что дали деньги из Москвы – станцию «Стрелка» у нового стадиона к чемпионату по футболу. Также станция находится в пешей доступности



Сраная Мяубике на ст. Площадь Тукая

для жителей немаленькой Мещеры, но... на работу-то большинству надо в центр, а тут метро довезёт только до площади Горького, а дальше добираться как хочешь.

Продолжение же линии в сторону Сормова заморожено десять лет назад после достройки уже наземного Буревестника – который, кстати, сделал удобную пересадку с трамвая для жителей Сормова. Но ходят слухи о возобновлении строительства на поверхности, путём выпила электричек и водружения на их место метрополитена по примеру Филёвской линии Дефолт-Сити. Что характерно, в фундаменте левобережной береговой опоры метромоста нашли трещину [3], которую там никто не ждал, что какбэ намекает о вреде досрочного завершения пятилеток. В 2015 году об этом напомнил и потолок «Московской» [4], что поначалу обеспокоило аборигенов, но вскоре забылось. Дальнейшее развитие метросети весьма сомнительно по тем же причинам, что и в остальных городах: Москва не хочет выделять **сотни нефти**, а у региона на это денег нет.

## Новосибирск

Новосибирское метро — третье в стране по количеству перевозок и третий же российский метрополитен, в котором работает больше одной линии. Имеет в своём составе самый длинный в мире метромост, который никаким образом не утеплён и при проезде по этому мосту в минус 40 по вагону гуляет живительный ледяной сквозняк. В начале девяностых строители переоценили размеры финансирования и раскопали котлованы аж под три станции одновременно. Стройка растянулась почти на два десятка лет, в течение которых люди, живущие близ этих станций, могли насладиться всеми прелестями метростройки — дорожное полотно с зияющими дырами и постоянные пробки в собственных дворах. В конце концов все станции нашли и теперь планируют новые. Эпичен драмой вокруг 13-й (несчастливой) станции «Золотая Нива», которая, проработав после открытия три недели, успешно закрылась обратно. Местные параноики строили кучи теорий — от проблем с бумагами и откатами до обрушения тоннелей. Правда оказалась посередине: станцию сдали с многочисленными нарушениями, но вот раздать ростехнадзору взятки — забыли. Открыли повторно в феврале, сделав вид, что **ничего не было**. Мораль: нефиг было открывать станцию «под выборы». На данный момент строительство новых станций остановлено

## Екатеринбург

Метро добралось и туда, но несчастному городу повезло меньше всех — открытие подземки как раз пришлось на начало голодных 90-х, когда денег не было ни на что. В результате чего в городе функционируют всего 9 станций на единственной линии. Новые станции открываются с периодичностью примерно в восемь лет, а вход в подземку осуществляется по жетонам, списанным когда-то из Дефолт-сити за ненужностью (кстати, другая часть жетонов уехала в Нижний). В общем, сплошной фейл, совок и никаких радужных перспектив. При этом на всех картах метро изображено прекрасное будущее: три ветки метро, что-то около тридцати станций. Все эти элементы бурной фантазии названы «перспективными линиями».

Вторая и последующие линии в ближайшее десятилетие так и останутся перспективными — федералы денег не дают. Одна надежда была на Экспо 2020, но город предсказуемо соснул у Дубая. Несмотря на **недавнее** подписание договора с **китайским инвестиционным фондом**, до ЧМ-2018 построить вторую линию **уже не успеть**, вместо неё Ройзман сотоварищи запустили в район стадиона **трамвай**.

С другой стороны, благодаря толковой (или просто удачно угаданной?) трассировке ёбуржские 9 станций превозмогают по пассажиропотоку Самару, Казань и Нижний, а конечные станции в удачный день заставляют вспомнить о легендарном Выхино.

## Самара

Самый стыдобищный из действующих метрополитенов. Часть станций была открыта ещё при совке. Первые станции — такие, как «Безымянка», «Победа» — строились открытым способом. Из-за этого с улицы Победы убрали трамваи. Но часть рельс так и осталась, просто их хуёво закатали в асфальт. Самарское метро дублирует пассажирские потоки чуть более чем никуда. Используется, как правило, в снегопады и в жару для поездки на пляж, и то одним районом — «Безымянкой». Насчитывает 10 станций. Предпоследняя открытая станция «Российская» находится в таких неведомых ебнях, что, первый раз выйдя из этой станции на поверхность, своё местоположение в пространстве можно было определить только по «ракете». Но в памятный январь 2008 года, когда город завалило так, что нельзя было определить, где сугроб, а где сугроб с машиной, метро спасало. Причём, заходя в те памятные дни в метро, казалось, что ты только что телепортировался на какую-нибудь станцию метро в Неризиневске. Очереди были охеренные. Некоторые станции строили с двумя выходами, но используют по одному, так как второй сдают под склады и ларьки. Также строители сэкономили на оборотных тупиках, в результате на конечных станциях используется только один путь. А до конца 2007 поезда приезжали на Гагаринскую по одному пути, а уезжали с неё на Московскую по другому. 26 декабря 2014 года таки запилили «Алабинскую» — прокатился сам губер в окружении журналюг, а для остальных стала доступна только 1 февраля 2015 г. Что примечательно, Алабинскую с переменным успехом строили 7 лет и это с учётом того, что тоннель рыть не надо было так как его прорыли ещё при совке самым первым. Сейчас строят оборотные тупики, при открытии (обещали вроде как к концу 2015 года) которых должны сделать нормальные интервалы, а сейчас ввиду отсутствия оных интервалы стали просто ниибическими, где-то 10

минут против 6-7 минут раньше. Это из-за того, что поезд от Российской идёт по одному пути, а затем по ним же возвращается обратно до Российской и после неё переходит на свой и едет дальше. Дальнейшие перспективы весьма туманны: близится ЧМ-2018, губернатор ещё в 2013 наобещал зайчаток 2-й линии от ж/д вокзала до Московской, но нихуя не сделал, даже оборотные съезды по состоянию на середину 2016 не реализованы. Местный Макдак, стоящий на пути строительства, упорно сопротивляется, так что, по сути, стройка остановлена. Разве что улицы, где смогли, закопали и открыли проезд, но не везде. Итог: скорее прищельцы прилетят и построят в Самаре нормальное метро, чем местные власти, пиздежу которых верят уже только самые наивные и тупые оптимисты.

Как и в Ёбурге, самарские художники-фантазёры обожают рисовать научно-фантастические карты метро с разноцветными линиями, мостами и пересадочными узлами. Смотрится это творчество на фоне реально действующего нелепого огрызка (который даже до ж/д вокзала не дотянули) убого.

## Волгоград

В Волгограде метро нет. А туннель с 5,5 подземными станциями — есть (пять настоящих и одна наполовину закопана в склон оврага). Используется на полную катушку как часть скоростной трамвайной системы «Волгоградский метротрам», поэтому в Волгограде можно увидеть, как под землёй ездят трамваи. У обычного пользователя поначалу вызывает недоумение то, что трамваи ездят в обратную сторону (то есть по левой стороне станции), но это потому, что используются обычные трамвайные вагоны с выходом на наружную сторону от путей, а на подземных станциях платформа между путями. А вообще это недоразумение было задумано именно как метро. У всех подземных станций короткий вестибюль с низкой платформой, но если заглянуть за перегородку в торце, то видно, что станция довольно длинная и в неиспользуемой части платформа высокая, под метropоезда. Алсо, ради того, чтобы запилить метро<sup>[1]</sup>, Волгоград захавал все окрестные населённые пункты и натянул-таки 1 080 000 пиплов, но тут пришла перестройка и всё обломилось. Ныне функционирует.



Метротрамвай — это не шутки!

## Омск

Метро состоит из одной станции, откуда невозможно никуда уехать. Полный Омск. Зато единороссы с помпой открыли. На самом деле, конечно, открыли лишь подземный переход, а сама станция была в состоянии строительства, но нельзя не упомянуть такой занимательный факт. А ещё в Омске с 2005-го года есть метромост, да. Летом 2014 строительство было отложено на неопределённый срок, а в 2016-ом власти и вовсе заявили, что существующая инфраструктура недостроенного метро будет основой для скоростного трамвая. На 2021 [конец немного предсказуем](#) - одну единственную станцию законсервировали, хоть и [некоторые местные](#) еще надеются на продолжение строительства.

## Красноярск

В начале века утверждали что, к 2025 таки взлетит. Но в новое время решили что, таки видимо не взлетит и копать перестали. Но вдруг внезапно руководство копающей организации «БамТоннельСтрой» осознало, что оказалось без новых служебных лексусов в новый финансовый год. Сползало куда надо, проставилось, пересогласовало откаты и получило новый заказ на копание метрЫ в Кырске. На октябрь 2014 вроде опять копают, но не везде. Правда что делать с уже открывшимися кабаками ИП «Сарумян» и ТРЦ на месте планируемых станций пока неясно. Возможно, когда-нибудь вместо него начнут строить скоростной трамвай, как было заявлено в 2011-ом году.

## Челябинск

Самое уникальное метро в этой стране. В отличие от секретного Метро-2, имеет официальные схемы, названия станций, ежегодный бюджет, руководителей и даже шахтеров, однако узреть его живьем могут только избранные журналисты и открыватель всяких шамбал [Мулдашев](#), если, конечно, откроет свой «третий глаз». В результате ударного труда по освоению государственного, областного и городского бюджетов за 25 лет (с 1992 года по сей день) построено станций меньше, чем нихуа-хуа. На сегодня известно, что дата запуска первой линии неизвестна.

## в/на Украине

### Киев

На момент открытия вообще не имело депо, ибо оно планировалось на левом берегу, куда ещё только предстояло построить мост. Вагоны тащили по трамвайным путям и засовывали в тоннель на станции Днепр, расположенной на огрызке этого строящегося моста, с помощью специального вагоноподъёмника. Также следует отметить станцию

«Арсенальная», которая является самой глубокой станцией в мире с глубиной заложения 105,5 метров и, **тем не менее**, следует непосредственно за этой *надземной* станцией «Днепр». А разгадка одна – «Арсенальная» находится внутри холма, на котором стоит центр Киева, а «Днепр» – сразу после выезда из этого холма. На данный момент, является третьим в СНГ по длине путей после московского и питерского.



Рабочий призадумался...

Киевское метро строится всем миром, с лулзами и смехуечками. Сам **мэр открывает станции для лесных зверей**. А в диких чащах **Русановских Садов** партизаны саботируют постройку Подольского метромоста, за что их рано или поздно разуплотнят **троещинцы**. По состоянию на 2020 год, с переменным успехом строится метро на Виноградарь — еще один быдлоспальник, правда, в отличие от Троещины, гопоты там поменьше будет.

## Харьков

Харьковское метро — достаточно чоткое метро для города с населением в 1,4 миллиона, так как строилось с расчетом минимум на 2 миллиона, которых город должен был достигнуть как раз к открытию третьей ветки в районе 2000-х. Но развал СССР привел к уменьшению населения и в городе и на Украине в целом. Многие города подобного масштаба либо вообще не имеют метро, либо имеют короткие метроогрызки, а тут аж 30 станций и три полноценных линии. Алсо, после ленинградского, второе в совке метро, построенное не в столице союзной республики. Как и везде, основную часть запилили в мрачном тоталитарном СССР, в светлые годы независимости со скрипом и стонами третью линию таки достроили.

## Днепропетровск

Грустный постсоветский лулз. Короткий огрызок из 6 станций, родившийся в лихие 90-е. В результате использования передовых подходов в логистике и городском планировании, проложено где-то на окраине города и имеет маршрут «вокзал»-«ебень»-«совсем ебень», что воистину доставляет. Также доставляют интервалы между поездами — 15-20 минут. Более полутора десятка лет городские власти мучаются вопросом, что с ним вообще делать. Четыре из шести станций — все, кроме конечных — одинаковы, отличаются лишь цветовой окраской. Впрочем, все станции московского метро, построенные в те же времена, тоже особенно не блещут архитектурными изысками. В 2016, после 20 лет застоя, всё же взялись достраивать метро всем миром: теперь турки с помощью китайского проходческого щита копают метро новоавстрийским методом на деньги Евросоюза.

## Кривой Рог

Криворожское «метро» — почти как в Волгограде, только не так пафосно. Город вытянут почти на 100 км, по периферии состоит из компактных спальных районов, разделённых огромными пустырями выработок и карьеров. При этом население при совке, когда все шахты и карьеры работали, суммарно было около 800К (сейчас примерно 650 тыс. чел.). И выбил местный голова для себя метро. Три станции построили, и началась перестройка. И тогда было решено кое-как докопать ещё три станции, под которые уже вырыт котлован, и пустить трамвай, устроив на оборотных кольцах ещё две недостанции, и гордо открыть весь этот огрызок. Из-за недостатка средств часть участков сделали наземными, а перегон к спешно сооружённому обратному кольцу (станция Кольцевая) построен с явно неметрошными кривыми. Уже при Кучме решили достроить давно обещанную вторую очередь, и тут выяснилось, что места для строительства изначально запланированной станции «Площадь Труда» уже нету, а под землю её опускать — нет столько бабла. Поэтому для реализации движения по пристроенному огрызку на посёлок Заречный сделали второй маршрут, являющийся удлинённой версией первого, и на вагонах появился маршрутоуказатель. Радует то, что, в отличие от Волгограда, можно проехать без пересадки и дополнительной оплаты всю ветку, за исключением станции «Площадь Труда». В 2012 г. местный олигарх, а по совместительству, мэр города, решил попиариться, допилив криворожское метро четырьмя станциями обычного трамвая и попутно распилив немного бабла. Строительство было продумано и организовано из рук вон плохо, от чего и без того печальное недометро превратилось в полное УГ.

## Одесса

Пожалуй, ещё более грустный советский лулз, так как черноморский город достиг заветного миллиона жителей ещё в середине восьмидесятых (примерно тогда же и начали строить планы по метростроительству), а до сих пор нет ни чёткого плана, ни достаточного финансирования. Одной из причин, по которым строительство так и не началось, озвучивают нежелание навредить местным катакомбам, хотя что мешает по образцу Питера сделать линии глубокого заложения, никто объяснить так и не смог. Город вытянут вдоль морского берега, по самым свежим проектам планировались две линии: первая длинная вдоль берега (через Дерибасовскую и вокзал), вторая короткая от Фонтанки до Тираспольского шоссе, с пересадкой у вокзала. Вроде как решили заменить скоростным трамваем.

## Остальные республики

## Минск

Процветает. Три линии - две полноценные, одна куцая, 33 станции. До запрета распития, минское метро было чем-то вроде бара для гопоты. Теперь оно трансформировано в культурное заведение. На почти всех станциях повешены ЖК-дисплеи, по которым гонят рекламу и музыку для быдла силами местного Дерь-Муз-ТВ, что какбе должно намекать на богатство и процветание дорогой республики. На всех станциях работает GSM-связь трёх местных опсосов. Новенькие питерские вагоны, нехуёвый дизайн станций. Про то, сколько бабла распилили на отделке станций, по святой традиции умалчивается, и поэтому мрамор вовсю разукрашивают рекламными плакатами. Разве что потолки остались незакленными (пока что). Похуй, что линий только две с половиной ведь Бацька обещал захуячить ещё пару. Как гласит бульбингемская поговорка, абыцанкі-цацанкі, дурню радасць. Проблемы вполне обычные — недостаток денег и рукожопие. Станции на первой линии делали и потом переделывали достаточно неторопливо, поэтому между объявлением о строительстве третьей линии в 2008 и хоть какими-то подвижками в эту сторону прошло ни много ни мало шесть лет: только в 2014 году купили французский проходческий щит и стали неспешно огораживать стройплощадки. Тогда же, в восьмом, обещали открыть первую очередь к 2013, потом к 2017, никак не могли закончить четыре сраные станции к 2019... В конце-концов, их открыли в 2020-м, аккурат ко Дню Октябрьской революции, несмотря на сложную обстановку в стране. Алсо, в этот раз проектировщикам хватило ума не промахнуться мимо вокзала. Станции тут же доставили неработающими эскалаторами (не успели пройти проверку пожарного надзора) и дважды ломавшимся "горизонтальным лифтом". Четвёртая линия изначально планировалась от площади Бангалор и через Серебрянку до хоккейной арены в Чижовке, но мудрый Луноликий новым указом превратил проект линии в кольцевую. Естественно без строительства новых линий между спальниками и центром, коих к имеющимся почти трём спокойно можно запилить ещё три. Вместо них вовсю грозятся запустить скоростной трамвай, когда в городе даже с обычным слишком тесно.

Ну и да, [Коновалов](#) и [Ковалёв](#).

## Ташкент

Ташкентское метро — состоит из полноценных трёх с половиной линий (этот огрызок является какбэ продолжением одной из линий) с 43 станциями. Две из которых были построены для угнетённых русскими колонизаторами ещё при совке, причём в очень сжатые сроки. Станции отличаются роскошью и красотой оформления.

Ввиду своих очень даже удачных и продуманных маршрутов трасс вполне себе справляется с объёмами перевозок двухмиллионной столицы. Третья — Юнусабадская линия начала было строиться в конце 80-х кровавыми русскими оккупантами, но тут Узбекистан ВНЕЗАПНО обрёл долгожданную независимость, и начались светлые и счастливые годы. Местные москали, не выдержав такого счастья, лихорадочно собрали шмотки и отправились в Рашку на ПМЖ, а счастливые освобождённые узбеки в большинстве своём вскоре отправились туда же (правда, немного с другой целью). Само собой, в такой обстановке радости было не до метро. Впрочем, к концу 90-х местный фюрер Каримов стукнул-таки кулаком по столу и распорядился закончить огрызок третьей линии из шести станций к 2001-му году (десятилетие освобождения от москальской оккупации). Что и было сделано. Новые станции тоже оформлены с помпой, блэкджеком и шлюхами, не уступая совковым.

Однако, независимость сказалась на качестве этого огрызка линии — ржавые подтеки на белоснежном своде и стоящие на перронах устройства типа «жестяное ведро», куда стекает с потолка вода во время дождей — обычное явление. А до тех пор, пока с поверхности не была выпилена параллельная трамвайная линия, начальник метро даже приходил в трамвайный парк и брал подписку с водятлов, чтоб они не разгонялись слишком сильно, а то на новой линии штукатурка е-неба с потолка отваливается. Nuff said.

Что касается дальнейшего продолжения строительства, то казалось, что всем уже похуй; разрытые котлованы и ржавые тубинги на протяжении долгих лет были весьма грустным зрелищем. Кроме того, из-за регулярных перепланировок центра и сносов автостанций, базаров и заводов (нефиг кишлачному быдлу среди господ в центре толпиться), некоторые станции потеряли свой былой пассажиропоток и превратились в станции-призраки, большую часть времени населенные исключительно полиционерами, гэбистами (да, они тоже несут службу в метро) и метроработниками, а Узбекстанская линия (оригинальное название, да), некогда служившая для подвоза толп авиастроителей на ТАПОиЧ фактически вела в никуда, служа порталом в локальное подобие Чернобыля. Такие станции мудрые власти хотели даже позакрывать, но потом передумали. Надолго ли? Но пришедший к власти новый фюрер Мирзиёев стукнул-таки кулаком по столу снова и в 2020-м метро прирастает аж 14-ю станциями — половина из них теперь на полностью наземной четвертой линии «имени 30-летия независимости Узбекистана» (еще более оригинальное название, да?), которая изначально должна была быть кольцевой, а 5 станций — на такой же наземной Сергелийской линии, которую решили объединить с уже действующим перегонном. Более того, до огромного быдломассива Юнусабад дотянули-таки третью линию.

До кучи в ташкентском метро вплоть до 2019 года отсутствовали эти ваши интернеты и мобильная связь, а взамен выпиленной с 2011 рекламы красуются надписи типа «Будьте бдительны! Соблюдайте технику безопасности!» Рай для антипотреблядника и любителя «жесткой руки». Алсо, когда рассказываешь о ташкентском метро жителям всяких там ваших самар, екатеринбургов и нижних новгородов, они искренне удивляются, так как в силу своего ЧСВ не могут представить, как это, в их распрекрасном Мухосранске метроогрызок из 4-х с половиной станций, а где-то там у гастарбайтеров — четыре линии и

43. Вообще, надо помнить, что восстановление Ташкента после землетрясения 1966 года было для СССР тем, что сейчас бы назвали национальным проектом. В итоге на месте эталонной махалли за три с половиной года вырос красивейший, продуманный, удобный для жизни город. Узбеки постарше и русские, драпанувшие в Россию в 90-х годах, ещё помнят, что микрорайоны центра в народе назывались именами городов и республик, помогавших отстраивать город.

## Ереван

Ереванский метрополитен — отличный пример совкового распилинга. Начавшийся как метротрамвай, аналогичный Волгограду и Кривому Рогу, проект через несколько лет силами начальников Армянской ССР был переделан в метро глубокого заложения. Пруфы с подробностями: [\[5\]](#).

Ныне представляет собой унылый воздуховоз. Кому приходилось кататься на ереванском метро в полдень, тот внезапно обнаруживал, что спокойно располагаться в полный рост на обшитой тканью (!) скамье не проблема, ибо в метро ездят ещё максимум 3,5 человека, кроме тебя самого. Аж девять с половиной станций (одна «станция» однокольная и вообще расположена на территории депо) и **двухвагонные (!)** составы. Перспективы развития туманны.

## Баку

Состоит из 25 станций и 2,5 линий. Чтобы запутать армянских диверсантов, движение организовано по хитровыебанной схеме: одна линия с двумя ответвлениями и две недолинии, каждая с одним-единственным перегонном. Официальное объяснение — не достроены пути, которые должны связать огрызок второй линии с ответвлением из 8 станций. Этот баг (или фичу) неоднократно обещали пофиксить, но в итоге на месте шахты, через которую должны были вестись строительные работы, построили очередную многоэтажку. Тем не менее после развала Союза, в отличие от других республик и кацапо-хохлятских мухосрансков, какое-никакое строительство таки проводилось — к 2011-му году нарыли ещё четыре новенькие станции, а к 2016-му третью линию из двух станций. Вдобавок запилили эпичный план развития метрополитена аж до 2030 года с кольцевой линией и семивагонными поездами на 76-ти станциях. Таким проектам вполне могут позавидовать эти ваши самары с екатеринбургскими вместе взятые. Казалось бы, вот что нефть животворящая делает! Однако в связи с обвалом цен на «чёрное золото» и полетом по пизде национальной валюты эти наполеоновские планы всё больше походят на влажные несбыточные фантазии.

Также около 10 лет славился самым дешёвым проездом в мире (около 2-3 рублей). Как и в Минске, на станциях повесили телевизоры для усваивания рекламы, но решили на этом не останавливаться и добавили в каждый вагон по две панели (можно теперь смотреть разные картинки в пути, ибо звука совсем не слышно). В начале нулевых перед входом на платформы решили продавать эти ваши бургеры и прочую нямку, но народ не оценил возможность приёма пищи в забитых вагонах метро, в итоге запилили продажу всякой галантереи.

Кроме дешевого проезда, бакинское метро держит еще один мировой рекорд, теперь уже по количеству фрагов в результате аварии — 286 штук. В 1995 году один поезд решил прокатиться с огоньком и пыхнул двиглом, а машинист поленился проехать оставшиеся 200 метров до станции и тормознул поезд в узком тоннеле, устроив своим пассажирам натуральный газенаген. 286 пассажиров продолжили свой путь до станции «Рай» (или «Ад» по версии армянского радио), прихватив с собой 3-х спасателей, 270 других пассажиров продолжили свой путь уже в каретах скорой помощи. Вообще, по количеству аварий и терактов бакинское метро может соперничать только с московским. Подробности в педивикии. Славная традиция щедрого южного похуизма и распиздяйства прослеживается и [на сайте багметро](#),

## Тбилиси

Открыт в 1966 году. Очень даже настоящий метрополитен с двумя линиями и 22 станциями — 16 на главной, Глдани-Варкетильской, и шесть на Сабурталинской линии. Есть ещё и третья линия, постройка которой началась в начале 1990-х и была благополучно заброшена, нынче популярное место среди тбилисских сталкеров и [диггеров](#). Впрочем, и на двух основных линиях есть где побродить, например, на станции «Университет», достроить которую не могут уже более двадцати лет (16 октября 2017 года станция таки была официально пущена в строй, всего-то через 27 лет после начала строительства).

Раньше принимал жетоны и стоил 20 тетри, потом подорожал вдвое, а теперь не ест жетоны и требует за проезд аж 50 тетри. Станции самые разные, от более-менее ухоженных до откровенно сталкерских, типа «Гурамишвили». Освещение хуёвое, немало вонючих станций (копрофагам типа Вована настоятельно рекомендуется погостить на станции «300 Арагвели», где серные источники источают такой нежный аромат, что...). Поезда — откапиталенные по пражскому образцу номерные и старые Ежи. Впрочем, встречаются и номерные с расово верным заводским дизайном. Ещё ходит музейный состав серии Ем и иногда в составе служебного поезда проскакивает трофейный немецкий метровагон из Берлинского метро 1928 года постройки, который переделан в путеизмеритель.

В метро дохуя липких попрошаек, по ночам в поездах на Глдани-Варкетильской линии можно встретить довольно уёбищных гопников, хотя нападают они редко, только моргалами щёлкают. Мусора имеются на каждой станции в количестве от 2 до 6 юнитов, нередко мешают снимать, мотивируя стратегичностью объекта. Алсо, на откапиталенных поездах тбилисского метро зацепинг крайне не рекомендуется, ибо

пластиковые накладки на морде головных вагонов настолько хлипкие, что гнутся под тяжестью руки.

## Алматы

В декабре 2011 (конец года вообще оказался богат на метрошные открытия) открылся метрополитен в Алма-Ате, что в солнечном Казахстане. Строили около тридцати лет. Тридцати, бдждж, лет! Одна линия, 9 станций. Каждая станция выглядит неповторимо. Вагоны корейского производства Hyundai Rotem. Справедливости ради, в этом долгострое виноваты не только чиновники и распад Союза, но и геология с сейсмологией. Хуле, строить метро в горах, в зоне 8-ми балльных землетрясов это вам не берег Волги копать. Алматинское метро также примечательно тем, что лишило ташкентский метрополитен звания единственного метрополитена в Средней Азии, что несколько заживило глубокие анальные раны у гордых сынов степи (казахи относятся к узбекам так же, как и среднестатистический житель Ресурсной Федерации).

## Метро как бомбоуёбище

4.4. Находящимся на улицах следует немедленно укрыться в зданиях, хотя бы в их подъездах, или применить другие естественные убежища, к которым относится:

а) метрополитен — наилучшее из всех возможных убежищ;

— Мероприятия по ситуации «Атомная тревога» by Веллер

10. Сейсмическое воздействие наземного взрыва вызывает «эффект землетрясения» с уплотнением и сдвижением поверхностных слоев. Все подземные сооружения метрополитена в пределах Кольцевой линии и ближайших за ней станций разрушаются и заваливаются полностью. Все бомбоубежища в пределах Садового Кольца разрушаются полностью. Все подвальные помещения в черте МКАД разрушаются полностью. Все канализационные и вентиляционные подземные сооружения в пространстве «Проспект Мира», «Зоопарк», «Серпуховская», «Площадь Ильича» раздавливаются, разрушаются и заваливаются. Все входы и выходы из метро, вентиляционные шахты, запасные и служебные выходы заваливаются, или раздавливаются, или полностью блокируются слоем раскаленной массы на поверхности.

— Тот же документ, чуть ниже

На самом деле изначально метро было неглубокое, и копали его лопатами и лошадьми, а копать углубь придумал инженер Маковский, о чем было доложено большому боссу в мае 32-го года, а к этому времени пролетарии уже как год ковыряли дыры в земле. Так что об «изначальной гениальности партии» — пиздеж чисто воды. Так-то! В войну, в частности, штаб ГО располагался не на так никогда и не построенной полностью станции Советская, а на Кировской, прекратившей обслуживать поезда. Рядом располагались отделы Генштаба и ставка Сталина. В связи с этим вся система метрополитена считалась абсолютно секретной, охранялась так, чтоб ни один шпион не проник в святая святых. В результате, во-первых, вместо шпионов в метро регулярно проникали разнообразные сваи, буры и прочие подземные инструменты — ввиду полного незнания рабочих и проектировщиков о том, что под ними, оказывается, тоннель проходит; и во-вторых, метрополитен обрастал легендами, сказками и байками. Вплоть до упорно циркулирующей в разжиженных мозгах легенды о существовании т. н. метро-2.

Несмотря на всю эту совковую и постсовковую паранойю, в последнее время стало общедоступным знанием все то, что раньше вызывало такой жгучий интерес у всех маньяков — типа «куда ведут туннели на Калининской» и «как поезда с зелёной линии попадают на кольцевую». См. картинку.

## Метро и диггеры

Также в метро встречаются диггеры — двуногие существа со светящимся на лбу глазом, который называют ласково «Пецлюшка». Отличаются от остального населения метрополитена тем, что не ограничиваются транспортной функцией метро и ради повышения своего ЧСВ лезут в ближайшую подвернувшуюся щель, смотря на остальных как на крестьян. Обычно все похождения заканчиваются одинаково — так как на вооружении метрополитена стоят Оранжевые монтеры с зелёными фаллоимитаторами в форме кротёнка «Динки» и набором бизнес-гелей к ним. После чего место

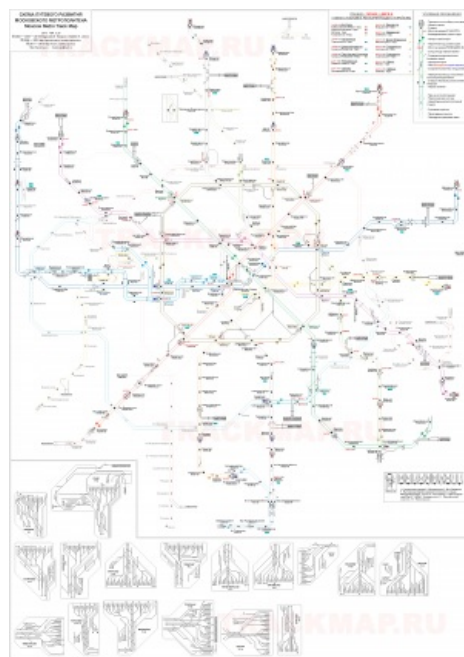


Схема ВСЕХ путей московского метро (сюда включены даже строящиеся пути)

залаза снабжается замком, сварным швом или иным [психотронным оружием](#), а сами герои после переписки и внесения в спецкаталог отправляются в днявки/бложики или, например, на сайт [каве.сру](#) [весьма специфически](#), беспалива™ описывать свои похождения.

Иногда диггеры, особенно неоднократно спалённые, попадают на телепередачи, где рекламируют свои щщи. После чего алгоритм невозбранно повторяется. Кстати, Капитан Сексопатология намекает, что фаллометрия пропорциональна количеству «запалов».

Кроме того, в последнее время участились случаи набигания школоты на стратегические объекты, в том числе и на метро [6]. Около полуночи воодушевлённая [рассказами](#) о «[сикретном метро](#)» очередная жертва режима пробралась в тоннель, где её, что характерно, настиг вызванный [Кровавой гебней](#) по тревоге православный поезд. Личность погибшего не установлена, сообщается лишь, что на вид подростку было около 14 лет. [Такие дела](#).



## Вагоны метро



**Метро/В этой стране — локальный мем одного из унылых метрофанатов, во множестве расплодившихся на просторах [Рунета](#).**

В окружающих [интернетах](#) данный предмет малоизвестен. Вам он может показаться [цугундером](#) или [унылым говном](#). Мы вас предупредили.

- [3605](#) — ну ты понел.
- В настоящее время в качестве объекта для фапа метрофанов существует поезд из трех поставленных на ход вагонов типа «А» (1-1031-21), один из которых — вообще [первый](#) в этой стране (1934 года выпуска, так-то!). Изредка выпускается на закрытые ночные покатушки, ЧСВ участников которых поднимается до потолка (цена вопроса - 2000 рублей). Четвертый и последний выживший "А" находится в Баку, и азербайджанцы отказываются продавать его за любые деньги. Ну и еще каждые 15 мая в московском метро на центральный путь Партизанской выставляются отреставрированные старые вагоны (Г, Д, [тот самый](#) и прочие раритеты вроде путеизмерителя УМ5 №806). Впрочем, оригинальный линкруст во всех этих вагонах заменен на современный, так что все равно фанаты ноют, что уже [не торт](#).
- Немногочисленная родня 3605 в Питере (2 штуки и еще несколько на хозяйственных нуждах), где она из регулярной пассажирской эксплуатации нещадно выпилена и выходит только по праздникам, или, что чаще, на перегонках в ретросоставе (3935-3369-3427-3934, сидения были частично заменены на инфостенды, а для совсем уж отбитых: *(спойлер: линкруст заменили на пластик, ага)*).
- **Ёжики и Ем** — наследники [3605](#), частично лишённые православного линкруста, но радующие кабиной в каждом вагоне, которая уменьшает полезное пространство на 5-10%. Некоторые умельцы-ремонтники в последнее время научились убирать кабину и ставить на её месте лишние шесть сидений или танцплощадку без сидений вовсе. Отличаются отсутствием вертикальных поручней и православными боковушками сидений рядом с дверьми, о которые можно упереться задней точкой, не мешая привилегированным сидячим пассажирам. Ещё одна их дурная привычка — полностью тушить свет, когда вагон проезжает зону передачи ответственности за электропитание; увидите такое — знайте — вы внутри Ежа, причем настоящего, не прошедшего капремонт! Распространены в Питере, Киеве и Харькове, в Москве вымерли в 2020. Алсо, стоит отметить, что это самые старые поезда во многих мётрах. Срок службы превышен на 7-10 лет. Препробег около 150—200 тыс. км. Держитесь крепче!



Еж (81-707/708)

Еж (81-707/708)



Впереди Емх-503 (81-503), за ним Ема-502 (81-502), а после Ем-501 (81-501)

Впереди Емх-503 (81-503), за ним Ема-502 (81-502), а после Ем-501 (81-501)



3605

3605

- **Е-КМ** — («типа „Е“ — „Крюковский вагонный завод“ Модернизированный») водящийся в Киеве гибрид Ежа (и родственников)с ужем современными вагонами «как в этой вашей загранице». Плодятся так: за деньги, вырученные от продажи Киотских квот, Ежи обдираются до кузова (у будущих головных срезают даже морды), ставятся на новые тележки (с пневмоподвеской), фаршируются электроникой по самые уши, изнутри зашиваются в унылый пластик (даже сиденья либо как на стадионе, либо гладкие и скользкие лавочки), снаружи подкрашиваются и возвращаются кататься ещё 9000 лет. В головных (Е-КМ-Гб) прилеплена новая стеклопластиковая морда без торцевой двери, и нет двигателя. Двигается за счёт асинхроннов в промежуточных (Е-КМ-Пм). В промежуточных кабин естественно нет. Вин в себестоимости и в том что оставаясь снаружи всё тем же любимым метрофанами «Е», внутри является современной и почти комфортной быдловозкой.



81-717/714

81-717/714



81-717.5М/714.5М,  
минский подвид

81-717.5М/714.5М, минский подвид



81-718/719, созданные  
на базе 81-717.5М/714.5М

81-718/719, созданные на базе 81-717.5М/714.5М

- **81-717/714 «Номерные»** — наиболее распространённая разновидность, которой наши хотели удивить посетителей Олимпиады 1980-го года в Москве, но зафейлили. Отличаются от «Ёжиков» отсутствием кабины по умолчанию и убогими боковушками сидений. Самый массовый тип подвижного состава в ММ (не эксплуатировались разве что на АПЛ, а несколько лет назад они ходили даже на Филёвке и ТКЛ, при том что они раньше никогда туда не планировались. Справедливости ради, на фиолетовой ветке ходят Ежи древние и пердючие, так что давно пора), да и не только. Имел архаичную уже на момент проектирования, но дубовую, простую и надёжную конструкцию без свистелок и перделок, благодаря чему при минимальном обслуживании пережил девяностые, нулевые и живет до сих пор. Алсо с 2010 года в Нерезиновой началось массовое списание таких составов. С 2015 года при проходе КВР вагоны имеют окрас в стиле «Московский транспорт».
- **81-717.6/714.6** — последняя модификация номерного. Модная пластиковая маска и элементы салона от "Оки", более-менее современная электрика, двигатели со сниженной шумностью, принудительная вентиляция, двери с электроприводом, но основная конструкция - все такая же архаичная и с рудиментами аж нью-йоркских вагонов и электричек 1920-х годов, с которых в свое время слезали тип "А". Около десятка составов водится на Люблинской линии, в небольших количествах до сих пор выпускается для бедных и привыкших к кондовой советской технике замкадских метрополитенов (в том числе и будапештского).



81-717.5П/714.5П

81-717.5П/714.5П

- **И** — с пассажирами данный тип никогда не ездил, но упомянуть о нём стоит. Неудачная попытка советских вагоностроителей создать что-то более инновационное, поскольку уже тогда было ясно, что эти ваши ежи и номерные устарели чуть менее, чем по всем параметрам, в действительности, они недалеко ушли от своего прадеда — вагона типа А. От своих предшественников И-шки отличались новой формой, алюминиевым корпусом и ещё некоторыми техническими параметрами. Все эти инновации позволили значительно уменьшить массу вагонов, увеличить максимальную скорость, а также пассажироместимость. Не были одобрены метрополитеном из-за того, что не соответствовали требованиям пожаробезопасности (алюминий горит горячо и ярко), хотя во всём остальном мире уже перешли со стальных вагонов на алюминиевые, и ничего. До наших дней ни одного вагона не сохранилось, за исключением одного, стоящего в Красной Пресне и используемого как сарай.



- **81-720/721 «Язва»** — создан на базе неудавшегося типа «И», но уже со стальным кузовом. Один из самых бесполезных типов подвижного состава наравне с ГовноСрусичами. Тоже невезучий тип составов, который начали разрабатывать в перестройку и выпустили в разгар реформ. От номерного

отличался более-менее грамотным салоном, «бегущей строкой» в салоне и хорошо работающей вентиляцией, но был зафейлен из-за хреновой надёжности и устаревших движков. Когда в 2000 году выпустили модификацию с годным асинхронным двигателем, она уже была никому не нужна. Смертным приговором для Язвы стал отвалившийся на одном из составов движок, после чего их окончательно перестали закупать. До недавних пор — разъёбанное, грязное шестивагонное нечто, ползающее по Каховской недолинии с половиной перегоревших ламп. И судя по тому, что Каховский отрезок вскоре соединят к новой строящейся кольцевой ветке, снятие «Язвы» было лишь вопросом времени. 30 июля 2019 года стало последним в жизни Язв, два состава столкнулись в тупике за Каширской, из-за чего из пассажирской эксплуатации их нещадно выпилили. На Люблинской линии также можно встретить модифицированные Язвы, однако их состояние было немногим лучше старших собратьев. Спустя несколько дней после инцидента их тоже сняли, поэтому теперь их можно увидеть только на ежегодном параде поездов на Кольцевой линии, который посвящён дню рождению метро в Нерезиновске.

С 2014 решили возобновить производство этого чуда, чтобы поставлять в Питер. Добавили асинхронный двигатель, светодиодные фары и нормальное лобовое стекло, так что теперь оно называется «юбилейный». Отличается странными поручнями на потолке для великанов, легко пачкающейся обивкой сидений и оглушительным писком при закрытии дверей.



И (81-715.1)

И (81-715.1)



И (81-715.2)

И (81-715.2)



И (81-715.3)

И (81-715.3)

- **81-740/741 «ГовноСрусичи-ГовноСкифы»** — изначально планировались для использования на линиях «Лёгкого метро» и впервые были выпущены на Бутовскую линию, но затем расплодилось ещё по двум линиям Нерезиновска. Самый бесполезный тип подвижного состава после Язвы и является главной головной болью для всего Московского метро. Также является главной роковой ошибкой для Московского метро от ныне покойных Лужкова и Гаева. Первый вагон метро этой страны, оборудованный отоплением: теперь [пассажиры](#) Филёвской линии не примерзают зимой спинами и жопами к линкрусту с дерматином, а комфортно потеют, густо сдабривая едкую пластиковую вонь вагонов ароматами из подмышек и других частей невымытых тушек. Стали причинами лютого [butthurt](#)’а пассажиров из-за малого количества дверей, явно не рассчитанного на пассажиропотоки «взрослых» линий, особенно Кольцевой. А также из-за херовых тормозов, дико скрипящих и плохо тормозящих: после открытия Бутовской линии поезд регулярно промахивались мимо платформ (сейчас с этим более-менее справились). Кроме Москвы, их ещё закупали болгары. Также создаёт проблему транспортного пиздеца на Арбатско-Покровской линии после запуска Солнцецкого радиуса из-за малого количества дверей у оных. Из-за чего станция Парк Победы стала напоминать станцию Выхино в лучшие свои годы ещё до запуска Жулебина. Мда, просто пиздец блядь... Данная проблема решится (частично) после передачи малодверок на Сокольническую линию, а на АПЛ запихнут многодверки с Кольца.



Язва (81-720/721)



ГовноСрусич (81-740/741)

- **81-740.4/741.4 «Русичи 4 типа»** — более-менее лучший тип составов, который радует увеличенным количеством дверей и не виданными со времен 3605 одиночными сиденьями. Ещё отличается работающим и приятно обдувающим кондиционером — совершенно невиданной роскошью в наших широтах. Благодаря кондишену все форточки в составе были закрыты на трёхгранку (до модернизации, когда стали вставлять [электричковые](#) откидывающиеся), из-за чего в вагонах очень тихо, в сравнении с предыдущими видами составов: можно невозбранно трепаться по телефону или наслаждаться высокочастотным тынц-тынц-тынц из херовых наушников-затычек соседей (50 рублей в любом «Фикспрайсе» или «Ашане»). Особенно доставляют кондеи в 30-градусную жару, ибо в этой стране стиль мышления — «либо всё — либо ничего»,

и работают они на всю дурь. До кучи их иногда отключают — для пущей экономии, ессесна, не озаботившись снятием с замка окон, результат вполне себе предсказуем — Адъ и Пламень... В начале 2011 года завелись в Казани, теперь наслаждаться Руссичами смогут и татары. Встречаются на Кольце (где являются единственным типом вагонов) и изредка на Бутовской и синей линиях. В 2020-21 их планируется с кольца выпилить и передать на Арбатско-Покровскую линию, а оттуда малодверки будут передавать на Сокольническую линию взамен Номерным, которые пойдут на Замоскворецкую линию заменяя более устаревшие вагоны (а на ЗЛ как известно 60% парка Номерные 85-88 года выпуска). По сравнению с ГовноСкифом — вин.

Помимо этого, сии чудесные поезда отличаются постоянной вонью бомжатиной. Везде. Во всех вагонах и составах. Связано чудо даже не с бомжами, а с банальным фактом, что недополимеризовавшийся стирол в пластиковой обшивке салона испаряется, источая сей великолепный аромат. Опять же, сказывается и отсутствие обычной вентиляции и обновления воздуха (только через двери на станциях, окна-то закрыты). Такая же проблема и у обновлённых (до 2014) электричек [РЖД](#) (обычно раскрашенные в серо-красные цвета газенвагены со стеклопакетами, нечищенными кондиционерами и отсутствием даже естественной вентиляции) — там не помогают даже открытые форточки, ибо хреновая аэродинамика люков...



Казань (81-553.3/554.3/555.3)



Ока (81-760/761)



НеВа (81-556/557/558)



КрасавЭц

КрасавЭц



Трофейный немецкий С-2, переделанный в В-2

Трофейный немецкий С-2, переделанный в В-2

- **81-553.3/554.3/555.3 «Казань»** — совместное производство сумрачных гениев [запасной столицы](#) и потребителей Праздроя, высранное спецом для [Казани](#). За исключением странной формы морды (за которую прозван «Залуповозом») и расово чешских асинхронных движков, в остальном — такой же номерной.
- **81-760/761 «Ока»** — гибрид ежа с ужом: свистоперделки Русича (прислонные двери, кондиционер, православный асинхронный двигатель) в форм-факторе номерного. Сей железный конь торжественно прокатился на празднование 75-летия Нерезиновского метрополитена, а в апреле 2012 взял на борт пассажиров. Поймать можно на Калининско-Солнцевской, Серпуховско-Тимирязевской, Большой Кольцевой линиях в Москве. Тормозит резко, как понос, улететь в момент остановки не легко, а очень легко, что народ регулярно делает. Еще одна расовая болячка - рассинхронизация автоинформаторов в одном вагоне, в результате объявления звучат весьма криво. Также было выпущено 3 состава со сквозным проходом и стали прототипом для будущего метropоезда Москва.
- **81-556/557/558 «НеВа»** — новый подвижной состав для Питера, созданный тандемом Шкоды и Вагонмаша, обошедший в конкурсе ТМХ'шную «Ладогу» (81-780, он же косметическая модификация «Оки»), из-за внезапного банкротства последних производство было передано на Кирзу. С пассажирами пущен и в день, когда состоялась эта поездка, был набег метрофанатов, совершенно невменяемо снимающих его каждую поездку.
- **81-765/766/767 «Москва»** — дальнейшее развитие Оки. Добавлен сквозной проход по всему составу, хотя у нас он был ещё и у трёх составов предыдущего поколения, которые отбраковали бакинцы, добавлены USB-зарядки для гаджетов, дверные окна теперь во всю высоту, хотя те, что возле сидений напротив, стали меньше. Возле дверей теперь рай для эпилептика - светодиоды мигают как новогодняя ёлка. При выезде из тоннеля пугает своим внешним видом, хотя маска гораздо лучше, чем у Оки. Поймать можно на Филёвской, Калужско-Рижской, Таганско-Краснопресненской, Солнцевской, Большой Кольцевой, Сокольнической и Некрасовской линиях. Из-за желания Собянина попиариться перед [электроратом](#) состав был спроектирован и пущен в серию в рекордно короткие сроки, что, естественно, не могло не сказаться на качестве. В процессе работы машинисты имели кучу проблем с этими составами, [внезапно](#) ломающимися прямо на линии в самый час пик. Самым слабым местом оказались [«инновационные»](#)

двери с системой противозажатия, слизанные с Европки, но совершенно не приспособленные под суровые реалии [этой страны](#). После трёх неудачных попыток закрытия из-за быдла, держащего двери состава, [умная](#) электроника выдавала ошибку, и машинисту приходилось, отключая контроль дверей, уезжать дальше без пассажиров. Какие эмоции испытывали люди, с трудом забившиеся в поезд на каких-нибудь Текстильщиках, и вынужденные выходить из поезда в такую же толпу на платформе, словами передать невозможно. Анонимус сам как-то оказался сжатым в такой толпе до размера наночастицы. А в первые дни эксплуатации был выявлен ещё более эпичный баг (ныне пофикшен) - неправильно отрегулированные дверные створки при закрывании слишком сильно бились друг об друга, вызывая сработку датчика зажатия и обратное открытие. И так до бесконечности, как в старых совковых лифтах. А всяких мелких [былинные отказы](#), известные только машинистам, и вовсе было столько, что их перечисление по объёму было бы не меньше всего текста на этой странице. Ещё одним объектом срача явились вертикальные поручни, расположенные на площадках у дверей. Для стоящей там биомассы они оказались весьма удобными - при разгоне-торможении поезда теперь не надо было детжаться за первый попавшийся предмет или выделять сложные акробатические трюки, чтобы не упасть. Однако, в итоге хорошую идею похерил тупой [совок](#) в головах у начальства - было объявлено, что поручни мешают эвакуации в случае ЧП, и они за короткое время были демонтированы во всех составах. Пассажиры в том месте снова болтаются туда-сюда и держатся за что попало, но зато *начальство сняло ответственность со своих жоп на случай чего*. В профите оказались только попрошайки, которые теперь могут благополучно ездить на своих инвалидных колясках по всему поезду. Однако после нескольких лет допиливания все же получился хороший, годный и модный состав не хуже многих забугорных.

- **81-775/776/777 «Москва-2020»** — модификация «Москвы», по сути дела — новый состав. Двери расширены за счёт выпиливания сидячих мест, «гармошка» между вагонами закрыта пластиком с «Русича», а экранов [зачем-то](#) стало в три раза больше, при чём их мыльность повысилась в разы. Первая партия получила готичную красно-черную окраску. Между сиденьями добавили больше USB-разъемов, которые [мудые пассажиры](#) тут же стали клеивать жвачкой. Сейчас их можно встретить на Кольцевой и Калужско-Рижской линиях, а когда достроят БКЛ - и на ней.
- **Забугорные** — да-да, когда-то в ММ было возможно и [такое](#). Поскольку Собянин и Беседин хотели в ускоренном темпе поменять over 9000 вагонов, а в Мытищах столько построить вряд ли успели, приходилось искать другие выходы. Так что была вероятность, что уже скоро можно было прокатиться как на берлинских У-Баннах, не выезжая за бугор. Кстати говоря, это не первый случай. Немецкие составы (типа В) в ММ успели побывать в московской позднемке ещё после [той войны](#), но вследствие неремонтопригодности в этой стране были довольно скоро (к 1965 году) выпилены. Правда, один из них до сих пор работает в Тбилиси путемером, другой стоит в Питере «восстановленный», отделанный берёзовой фанерой изнутри и покрашенный заборной краской снаружи, третий стоит в Москве как сарай в депо без оборудования и даже без тележек на домкратах. На данный момент этот вариант даже не рассматривается - во-первых, из-за санкций и взлетевшего курса евро любые забугорные вагоны стали золотыми, а во-вторых, частично принадлежащий главе дептранса Ликсутову завод в Мытищах... ну вы поняли.
- **Именные** — уникальные спецпоезда совершенно различных типов, сделанные для лулзов. В Нерезиновске их чёртова дюжина, в Нижнем — шесть, в Питере — ноль. С приходом в 2014 году Дмитрия Пегова к руководству метро в Дефолт-сити, именные поезда, наспех оклеенные цветной плёнкой, стали появляться как из пулемёта. Посвящены они оказались чему угодно: рашкинскому кино/мультфильмам, войне, природе Дальнего Востока, амурским тиграм, олимпиаде в Сочи, чемпионату по ногомачу, пользователям сайта «Активный гражданин», юбилею МЧС/института имени Плеханова/ещё чего-то. Особенно доставил лулзов поезд с громким названием «Россия, устремлённая в будущее», запущенный на КОЛЬЦЕВОЙ линии. Начинающие метрофанаты спешат сфоткать на свои говнозеркалки их все. Опытным они уже надоели, но если вдруг объявится ещё один, у которого на вагоне слегка изменённый оттенок краски, а внутри вместо рекламы висит какая-нибудь ненужная хрень, то тут метрофанат моментально спешит на показ поезда.



Народный  
ополченец (81-  
717.5/714.5)



Курская дуга (81-  
717.5М/714.5М)



Красная стрела —  
75 лет (81-  
717.5М/714.5М)



Акварель (81-  
740/741)



Читающая  
Москва (81-  
717.5M/714.5M)

Ретропоезд  
«Сокольники»  
(81-  
717.5A/714.5A)

Поэзия в метро  
(81-740.1/741.1)

## Последние достижения

В нулевые московское метро впервые вышло за [МКАД](#), тем самым стирая границу между [городом](#) и [деревней](#)<sup>[2]</sup>. Позже шупальца ММ протянулись и на территорию Московской области — хай-тек-станция «Мякинино», интересная своими огромными размерами и моднейшим, тащемта, дизайном.

В [десятые](#) НАКОНЕЦ-ТО!!! запилили "14ую линию метро" из сто лет как не электрофицированной железной дороги царских времён, МОЖД (мосты через Москва-реку были рассчитаны под паровозы конца XIX века, места для провода не было, и их пришлось менять за сотни денег). Эпик вин: снижена нагрузка на центр и почти устранена вечная давка на Кольцевой.

В двадцатые метро прорывается в Новую Москву, образуя заменитель электрички "вбок" и вдоль Калужского шоссе (у которого своей ж/д линии нету).

В [Киеве](#) строительство метро — общегородское развлечение, активно используемое в качестве лозунгов при выборах очередного мэра. Уверяли, что уже в 2010 году метро придёт на Троещину — «затверждено, бля, бюджетом». Начинали уверять ещё в глубоком совке и уверяют до сих пор. Зато постепенно продлевают ветку в южной части Киева — в конце 2010-го открыто три новых станции, а через год — ещё одна. Алсо, по состоянию на 2020 год строят продление ветки (но другой) уже на север

В [Харькове](#) после длительного затишья (с 2010, когда допилили ветку на север), набрав кредитов, лудший мэр Украины таки начал стройку метро в сторону аэропорта (но пока заявили аж дзве станции, до Одесской - это примерно 50% дистанции). Запасаемся терпением и делаем ставки, к какому году смогут достроить.

В [Петербурге](#), чтобы хоть как-то попытаться выбраться из [20-тилетнего застоя](#) в развитии метрополитена, [недавно](#) открыли даже линию (т. н. пятую) из ДВУХ станций. Через месяц эта пятая линия была присобачена к северной части четвертой при помощи ещё одной станции, которую обещали открыть вместе с первыми двумя, но потребовалось время, чтобы отрыть эту станцию от строительного мусора. Таким образом, верхний кусок, планируемый как часть пятой линии и временно приделанный в 90-х к четвертой из-за нехватки средств, [вернулся на уготованное для него планом место](#). Но несмотря на это, разделение, как и следовало ожидать, всё равно вызвало поначалу адовы [бурления говн](#) среди тех, кто привык ездить по прямой без пересадок и кому лень отодрать зад от сидения и пройти сто метров по переходу до другого поезда. История открытия «Спасской» — ебанный стыд и фейспалм. За последние полгода строительства восемь раз переносили сроки сдачи. В переходах на соседние «Сенную» и «Садовую» поставили нанотехнологичные эскалаторы отечественного®™ производства, которые наверхулись через три недели и по очереди ремонтировались почти год. Нанотехнологичность, кстати, заключается в улиточной скорости, оглушительном грохоте и неслабых колебаниях всей конструкции. На станции установили памятный знак с перечислением всемирно известных архитекторов, формировавших облик города. Фамилии на знаке были настолько перевраны, что невольно придёшь к выводу о злом умысле.

Транспортная ситуация в городе не сильно улучшилась, но пафосу было много.

В [Одессе](#) нет метро! Но при этом диггеры есть, ибо есть катакомбы.

А в Уфе есть [первое надземное метро](#)!!!



Жетоны метро. Мужской и женский варианты

## Примечания

1. ↑ Условие — население города не менее миллиона жителей.
2. ↑ В Питере подсуетились заранее: первую же ветку замкнули станцией «Девяткино», которая расположена на территории Ленобласти.



### Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au  
 Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet  
 Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting  
 Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер  
 Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист  
 Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин  
 Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко  
 Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85  
 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник  
 День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки  
 Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром  
 Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида  
 Колхозник Конструктор Кравчучка КрАЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ  
 Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране  
 Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич  
 Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива