

## ИСТОРИЯ РАЗВИТИЯ АВТОЗАВОДСКОЙ ЛИНИИ МИНСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

*Тарасов Никита Анатольевич, студент 1-го курса*

*кафедры «Мосты и тоннели»*

*(Научный руководитель – Костюкович О.В., старший преподаватель)*

Автозаводская линия минского метрополитена была открыта 30 декабря 1990 года в составе 5 станций первой пусковой очереди «Фрунзенская»-«Тракторный Завод». Станцию «Первомайская» 5 месяцев просто проезжали мимо, потому что станция была не готова к сдаче.

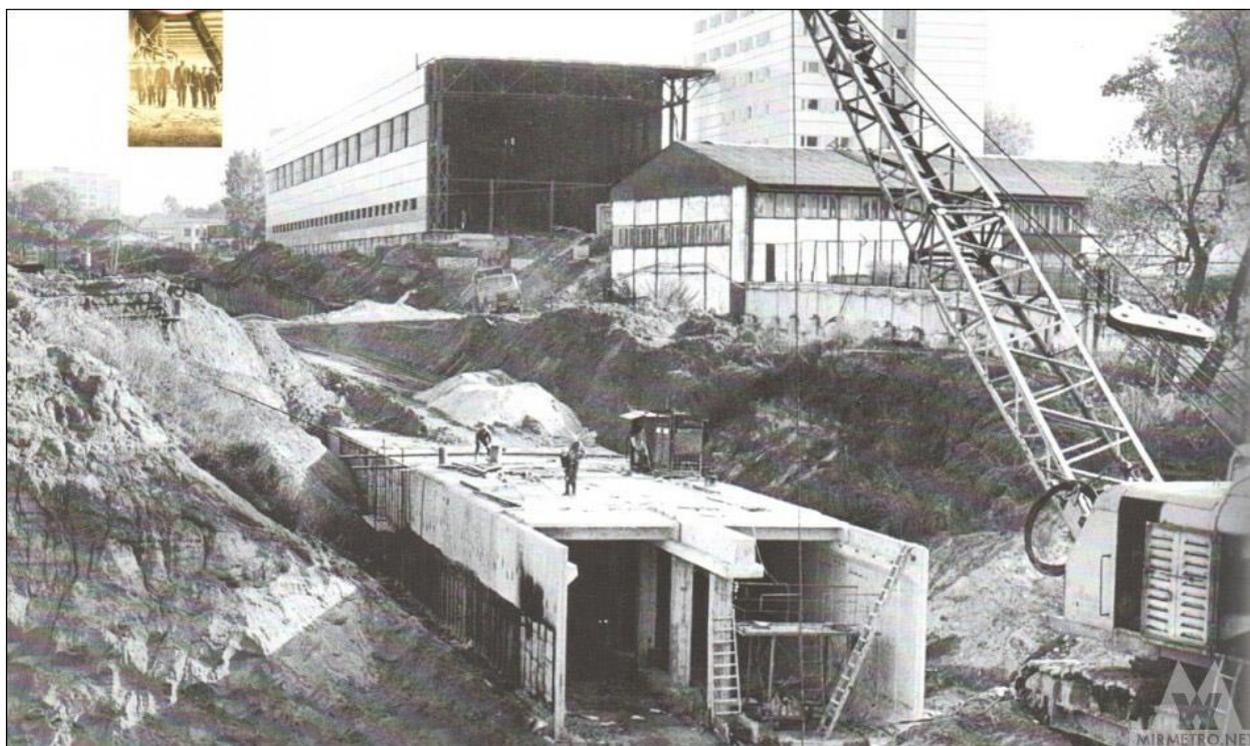


Рисунок 1 – Строительство станции «Первомайская»

Начиналась линия станцией «Юбилейная» по всем первым проектам, однако нынешнее название «Фрунзенская» ей дали в честь крупного района, где в то время заканчивалась линия. На сегодняшний день станция стала пересадочным пунктом между второй и третьей ветками, а также на станцию «Юбилейная площадь» можно попасть только через вестибюль «Фрунзенской».

За ней следовала станция исторического центра белорусской столицы – «Немига». Первая станция, название которой на стенах было сразу сделано на белорусском языке. При строительстве был найден целый подземный город, в

связи с чем там долгое время работали археологи. Город в итоге был захоронен. 30 мая 1999 на «Немиге» произошла самая страшная трагедия в истории минской подземки – давка после праздника пива, в которой погибло 53 человека.

«Купаловская», она же станция «Имени Янки Купалы» в честь театра, стала первой пересадочной станцией минского метрополитена. Через специальные переход под станцией, можно перейти на Московскую линию. Один из вестибюлей – общий со станцией «Октябрьская». «Купаловскую» от улицы Энгельса отделяет расстояние менее метра.

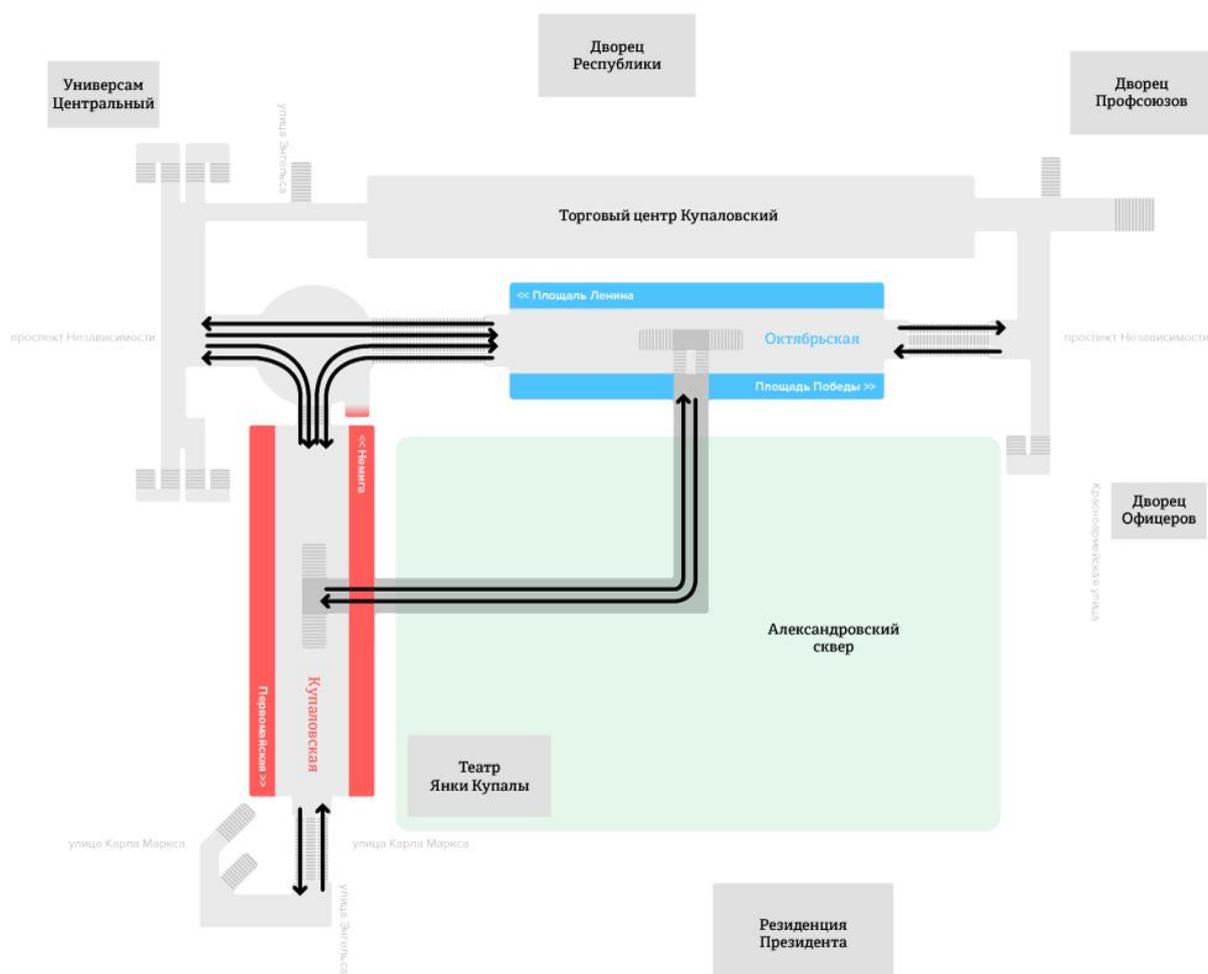


Рисунок 2 – Схема перехода с «Купаловской» на «Октябрьскую» и обратно

Станция «Первомайская» долгое время жителями столицы считалась затопленной или призраком, так как её достраивали уже после пуска первой очереди второй линии. Из-за ошибки архитекторов и недостаточного исследования грунта станция была перепланирована из колонного типа с островной платформой в единственную на сегодняшний день в Минске станцию с боковым расположением платформ. Станция открылась 28 мая 1991 года, став самой короткой в Минске – всего 105 метров.

«Пролетарская» стала пересадочным узлом с электропоездами Оршанского направления. В проекте называлась «Минск-Восточный», как и станция БЖД, находящаяся над метро. Восточный вестибюль закрыт глухой стеной со скульптурой пролетария, за которой есть дверь. Вестибюль готов на 80 %, выход на улицу выглядит как закрытый вход в бомбоубежище во дворе по улице Судмалиса.



Рисунок 3 – Второй выход со станции «Пролетарская»

«Тракторный завод» назван в честь расположенного рядом Минского Тракторного Завода. Большая часть перегона между «Пролетарской» и «Тракторным заводом» проходит через Слепянскую водную систему. Тоннели были построены выше уровня земли и засыпаны грунтом.



Рисунок 4 – Холм есть не что иное, как засыпанный грунтом перегон между станциями «Пролетарская» и «Тракторный завод»

3 июля 1995 года Автозаводскую линию продлили на запад двумя станциями: «Молодёжная» и «Пушкинская». Первая, по проекту «Радиаторная», стала пересадочным узлом к БЖД – один из выходов ведёт на станцию «Минск-Северный» городской электрички и поездов Гудогайского направления. За «Молодёжной» в сторону «Фрунзенской» есть служебная ветвь, соединяющая третью линию со второй для доступа поездов с депо, пока не введут в эксплуатацию 3-е метродепо «Слуцкое» на юге города в составе второй очереди Зеленолужской линии.

«Пушкинская» же находится на пересечении двух автомагистралей столицы, что обеспечивает высокий пассажиропоток. Минская подземка всё ближе подбиралась к главным районам запада города

До 1997 года сложно было назвать метро главным общественным транспортом Минска. В том же году всё изменилось. В эксплуатацию введены станции «Партизанская», которая соединила Партизанский проспект, таким кстати было проектное название, и близлежащие улицы с остальным городом внеуличным транспортом. Выйти со станции возможно к крупному универмагу «Беларусь» и подземному торговому центру, а также к парку имени 50-летия Октября и гостинице «Турист». «Автозаводская» –одноимённая с линией станция. Открыта чуть ли не в центре столичной промышленной зоны – там находятся различные заводы, в первую очередь Минский Автомобильный.

Наступает 2005 год и крупнейшие западные спальные районы Минска наконец получили свои станции. «Спортивная» была переименована из проектной «Раковской», что возмутило многих жителей. Обоснована смена названия была тем, что около станции расположен Ледовый Дворец. «Кунцевщина» расположена же на границе одноименного микрорайона с «Западом». Рядом со станцией стоит Западный рынок.

«Каменная Горка» – самая западная станция метро во всём СНГ, а также самая загруженная в Минске. Названа в честь одного из микрорайонов, расположенных рядом. Самой загруженной она стала именно из-за расположения. Станция соединяет «Сухарево», «Запад», «Кунцевщину», «Красный Бор» и «Каменную Горку» со всем городом быстрым общественным транспортом, чем ежедневно пользуются более 61 тысячи человек.



Рисунок 5 – Электродепо ТЧ-2 «Могилёвское»

В 2000 году была открыта последняя на данный момент станция юго-восточного направления Автозаводской линии, а в 2003 и одноименное депо – «Могилёвская». Станция стала первой с увеличенной шириной: 15 метров вместо 10. Там же находится музей Минского метрополитена. Расположена станция в 300 метрах от МКАД.

#### Литература:

1. Официальный сайт Минского метро [Электронный ресурс].- Режим доступа: [metropoliten.by](http://metropoliten.by). – Дата доступа: 21.02.2021
2. Сайт о Минском метрополитене [Электронный ресурс].- Режим доступа: [minsk-metro.net](http://minsk-metro.net). – Дата доступа: 23.01.2021
3. Белорусское телеграфное агентство [Электронный ресурс].- Режим доступа: [belta.by](http://belta.by). – Дата доступа: 26.04.2021