

Петербуржскому метрополитену 70 лет

1955 - 2025

Проекты сооружений, напоминающих метрополитен, предлагались в Санкт-Петербурге ещё в начале XIX века. Первым таковым был проект тоннеля под Невой, соединяющий Васильевский остров с Адмиралтейской стороной, в 1814 году предложенный английским инженером Марком Изомбардом Брюнелем, однако Александр I отклонил проект, отдав предпочтение Дворцовому мосту.



Марк Изамбард Брюнель
(1769 – 1849)

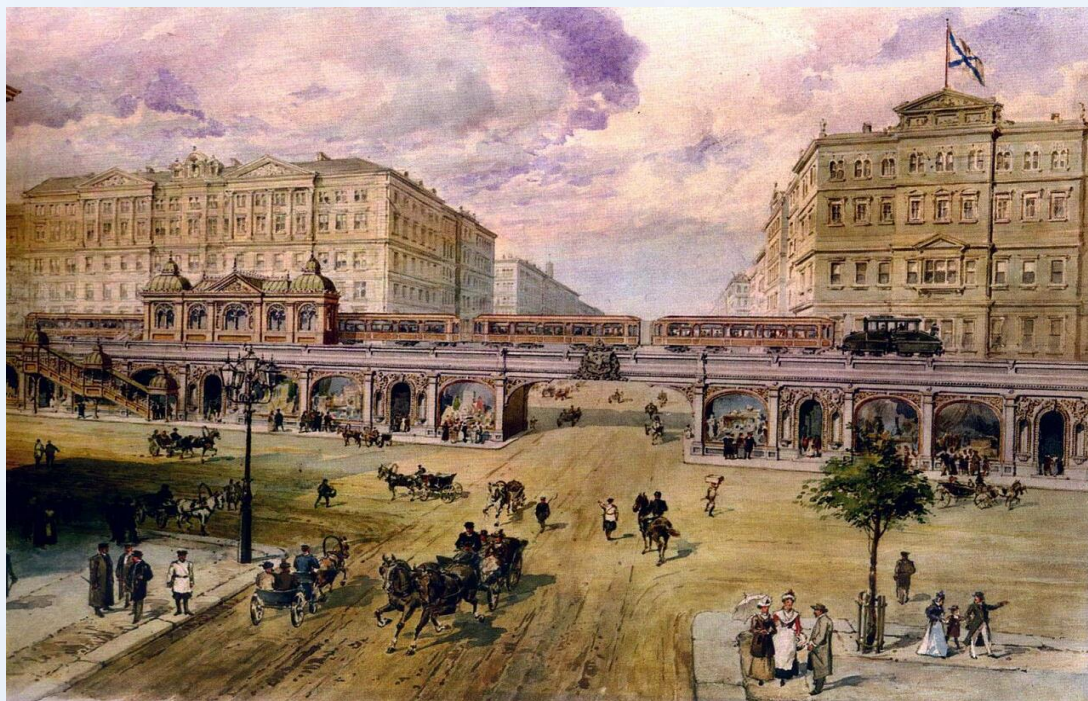
К концу XIX века строительство метрополитена в столице Российской империи начало обсуждаться всерьёз. О планах Петербургского метрополитена шумно спорили газеты, а видные инженеры обсуждали достоинства и недостатки проектов.

В конце XIX века в Петербурге появилась идея — объединить все вокзалы города при помощи наземной железнодорожной линии. Это был прообраз будущего метро. Инженер Петр Балинский предложил построить легкий наземный метрополитен с маленькими паровозами и короткими поездами.

Он предложил построить 11 радиальных и одну кольцевую линию. Протяженность всей дороги составила бы 102 километра, поезда должны были следовать каждые две минуты со скоростью от 40 до 70 верст в час.



Петр Иванович Балинский
(1861 – 1925)



Проект Петербургского метрополитена
П. И. Балинского (1900-е)

Основная проблема заключалась в дороговизне проекта. Под эстакадами П. Балинский предлагал установить склады и магазины. Его проект горячо обсуждался в городской думе. Вердикт вынесли неутешительный - отвергнуть планы инженера, – городские вокзалы и порт без того прекрасно связаны между собой, и дополнительные пути сообщения Петербургу не нужны.



Проект станции метро «Николаевский вокзал»

Практически все дореволюционные проекты отличались эстакадным исполнением линий, и как показал последующий опыт эксплуатации в условиях Петербурга, использование открытых линий было бы сопряжено с большими трудностями.

Для строительства преимущественно тоннельного метрополитена в то время, притом глубокого заложения, в Петербурге не было достаточных материальных и технических ресурсов.

Вопрос о проектировании современного подземного метрополитена был поставлен в 1938 году по инициативе председателя исполкома Ленинградского городского Совета А. Н. Косыгина. Проектом предусматривалось три диаметральные линии, радиальная, кольцевая линия и южная линия. В качестве первой очереди была выделена трасса Кировско-Выборгского направления. Первым начальником строительства метро стал Иван Георгиевич Зубков.

Работы по сооружению метро прервала Великая Отечественная война. Через пять дней после начала войны решением Военного Совета Северо-Западного фронта «Строительство № 5 НКПС» переключилось на строительство оборонительных сооружений вокруг Ленинграда.

После окончания войны организуется первый Ленинградский филиал «Метропроект» — «Ленметропроект», а также «Строительство № 5 НКПС» преобразуется в «Ленметрострой».



Иван Георгиевич Зубков
(1904 – 1944)



8 октября 1955 г., в 6 часов 14 минут, по первому участку первой очереди прошел пробный поезд. 15 ноября 1955 г. в Ленинградском метрополитене началась постоянная эксплуатация станций первой очереди. За трудовую доблесть коллектив Ленметростроя был удостоен высшей награды — ордена Ленина. По всей трассе первого участка метрополитена уложено около 200 тысяч тонн чугунных тьюбингов, 365 тысяч кубометров бетона и железобетона, вынуто 1346 тысяч кубометров грунта.

В период монтажных работ проложены сотни километров разного кабеля. После номинального открытия станция «Пушкинская» из-за проблем при строительстве наклонного хода вновь закрылась, работы были закончены только 30 апреля 1956 г.



По трассе прошёл первый поезд. 8 октября 1955 года





**Иван Сергеевич Новиков - 1-й
начальник Ленинградского
метрополитена
(с января 1955 г. по октябрь 1965 г.)**



Открытие ленинградского метрополитена

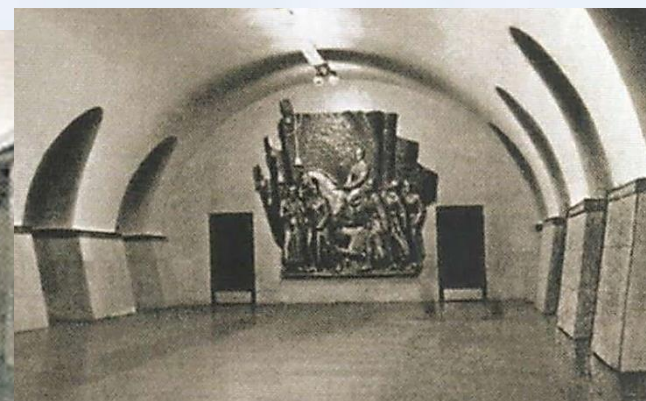
Одной из самых оживлённых в шестидесятые годы транспортных магистралей Ленинграда был Московский проспект. Наземный пассажирский транспорт не мог справиться с людскими потоками, которые устремлялись к гигантам индустрии — заводу «Электросила» и фабрике «Скороход». Было составлено технико-экономическое обоснование маршрута трассы и протяженности первой очереди Московско-Петроградской линии. В 1958 году было утверждено предложение Ленгорисполкома о сооружении подземной магистрали «Технологический Институт» - «Фрунзенская» — «Московские Ворота» — «Электросила» — «Парк Победы», здесь предстояло соорудить 6,62 километра подземного пути. На шахтах этой ветки, впервые в практике Ленметростроя, предстояло опробовать сборные железобетонные конструкции взамен монолитного бетона и чугунных тубингов.



Московские ворота



Технологический институт



Фрунзенская

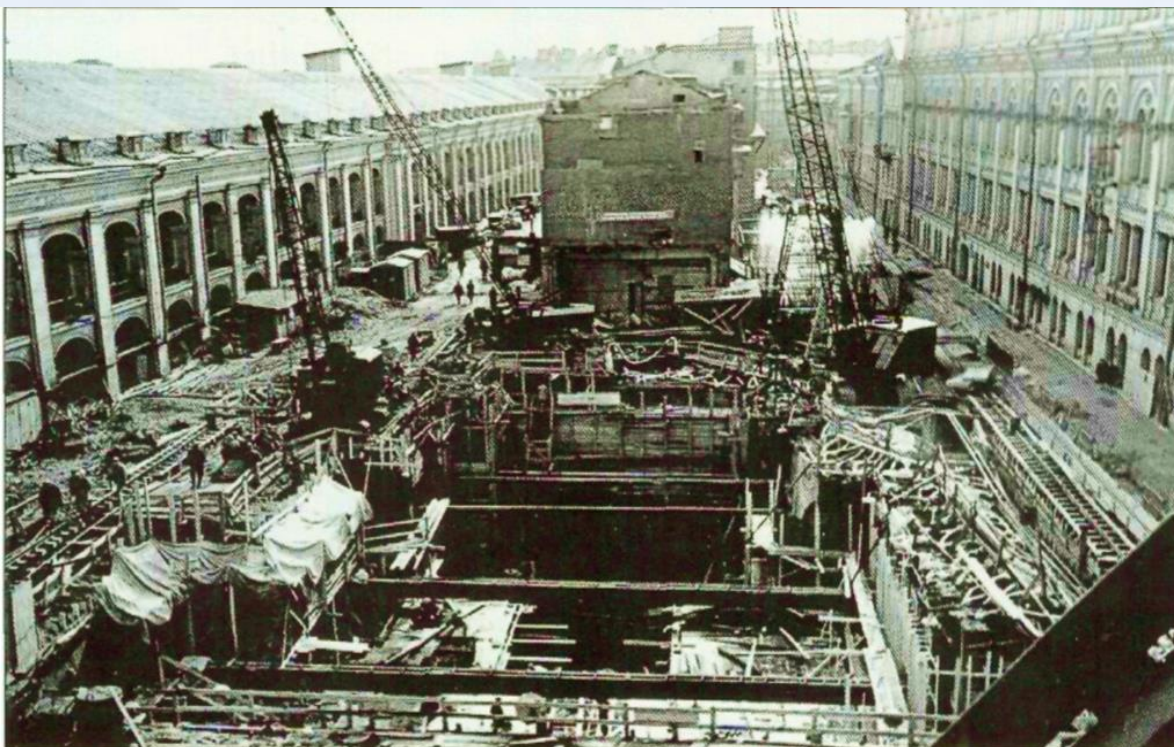
Ещё когда на первом участке второй очереди шли отделочные работы, механизированные щиты уже двинулись через Неву на Петроградскую сторону. Началось строительство участка «Технологический институт» - «Площадь Мира» - «Невский проспект» - «Горьковская» – «Петроградская». Для проходки наклонного хода и вестибюля станции «Площадь Мира» Ленвзрывпромом 1 февраля 1961 года была взорвана Церковь Спаса на Сенной вместе с соседним доходным домом. Также для строительства вестибюля станции «Невский проспект» были снесены Перинные ряды и портик Руска.



Церковь Спаса на Сенной



Портик Руска



Строительство вестибюля станции «Невский проспект». На заднем фоне ещё не полностью снесённое здание Перинных рядов

После завершения строительства Московско-Петроградской линии основные силы были переброшены на строительство первого участка Невско-Василеостровской линии. Новый участок «Василеостровская» – «Площадь Александра Невского» длиной 8 км должен был пересечь город в поперечном направлении, пройдя под Невой к Васильевскому острову.



Дом Энгельгардта

При проектировании и строительстве было необходимо гарантировать сохранность архитектурных памятников на Невском проспекте.

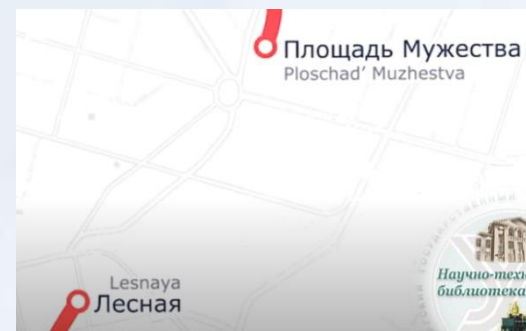
Станции данной линии проектировались закрытого типа (горизонтальный лифт). Для строительства потребовалось разобрать, а затем заново собрать здание Малого зала филармонии (бывший Дом Энгельгардта).

Сразу после ввода первого участка стартовали работы по строительству перегонных туннелей и наземных вестибюлей станций «Елизаровская» и «Ломоносовская».

При строительстве перегонного туннеля к «Ломоносовской» в шахте прорвалась вода. Сотни кубометров разжиженной породы растеклись по тоннелю, работать в тоннеле становилось небезопасно, после чего была подана команда покинуть рабочую зону и начать сооружать перемычку.

Всего на ликвидацию аварии ушло почти шесть месяцев. К середине 1970 года последствия аварии были ликвидированы, и строительство вошло в утвержденный рабочий график.

С конца 1995 г. до июня 2004 г. движение на 2-километровом участке Кировско-Выборгской линии между станциями «Лесная» и «Площадь Мужества» было закрыто из-за «размыва» (прорыва воды в тоннеле перегона). 8 апреля 1974 года в процессе строительства возникла проблема прорыва грунтовой воды, с которой боролись заморозкой. 6 декабря 1995 года произошел второй прорыв воды в тоннеле, и движение на этом участке было прекращено. Работы по строительству обходных тоннелей заняли 9 лет — до 2004 года, и поглощали существенную долю финансов, выделенных на строительство Петербургского метрополитена.



С 1997 года за десять лет было открыто только шесть станций из-за недостаточного финансирования в 1990-х. Однако в 1994 году за десять лет планировалось построить гораздо больше станций и практически удвоить метро, построив три новые линии и 61 новую станцию, но открылось в десять раз меньше станций, и количество линий осталось таким же.

Для постройки метро стали применяться механизмы спонсорства. Первая станция, построенная с привлечением средств меценатов — «Крестовский остров».

В 2005 году праздновался юбилей Петербургского метрополитена. Несмотря на ограниченность бюджета мероприятия, метрополитен постарался достойно встретить юбилей, проведя следующие праздничные мероприятия:

Открытие музея метрополитена;

Создание «ретро-поезда»;

Наружное украшение вестибюлей станций баннерами.



Обкатка «ретро-поезда» Петербургского метрополитена на станции «Площадь Ленина»

В декабре 2019 года в Санкт-Петербурге задержали экс-гендиректора петербургского «Метростроя» Николая Александрова. Его заподозрили в присвоении и растрате бюджетных средств в особо крупном размере.

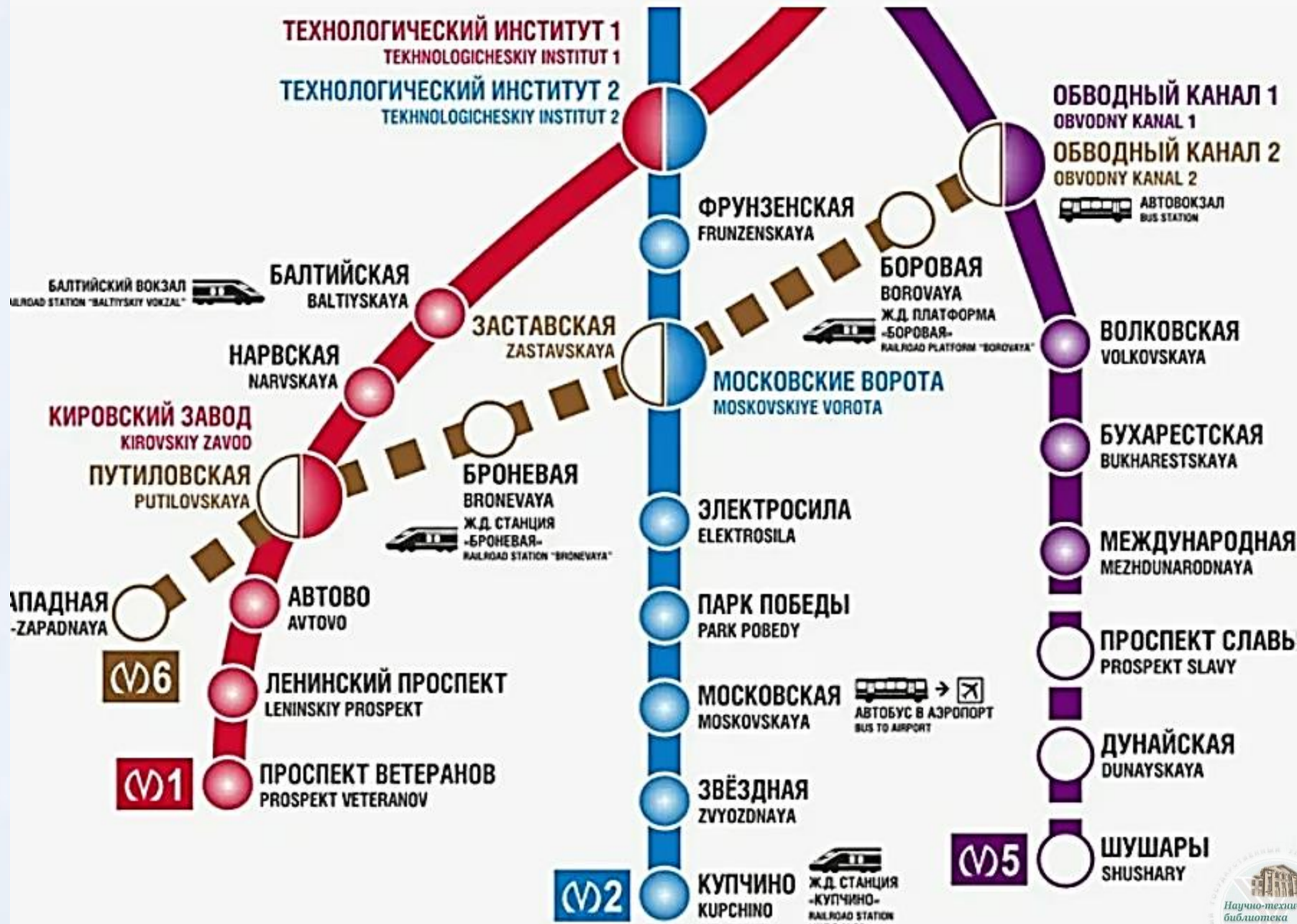
2020-й год для «Метростроя» - постоянный кризис, включающий в себя корпоративный конфликт, оставивший предприятие без совета директоров, заблокированные счета, остановку проходки, а главное — почти гарантированный уход с рынка. Смольный принял решение не латать пробоины в «Метрострое». ВТБ зарегистрировал компанию «Метрострой Северной столицы», 65 % в которой отдает Петербургу.



АО Метрострой
Северной Столицы

Решение ситуации взял на контроль лично президент. Создали компанию при участии города и ВТБ с контрольным пакетом у города, начали перевод всех сотрудников «Метростроя» в «Метрострой СС». К январю 2022 работы по проходке шли в штатном режиме. Новый год коллектив обновлённого предприятия встретил сбойкой между «Путиловской» и «Казаковской» шестой линии.





Метро Санкт-Петербурга — самое глубокое не только в России, но и в мире. Свыше полусотни станций питерской подземки располагаются на глубине более тридцати метров, у эскалатора на «Площади Ленина» 729 ступенек при длине в 100 метров. Самой же глубокой станцией метро Санкт-Петербурга считается «Адмиралтейская», которая залегает на отметке в 102 метра под поверхностью земли.

Евгений Германович Козин — российский железнодорожный управленец, 5-й начальник Петербургского метрополитена (с 13 ноября 2020 Года). Сменил на этом посту Владимира Гарюгина, возглавлявшего предприятие 30 лет.

Петербургский метрополитен переоснащается. В ближайшие шесть лет его подвижной состав будет наполовину обновлен. Причем производитель новых составов окрашивает вагоны в цвета линий, на которые выйдут поезда.



Вагоны соответствующего цвета линий, на которые выйдут поезда.

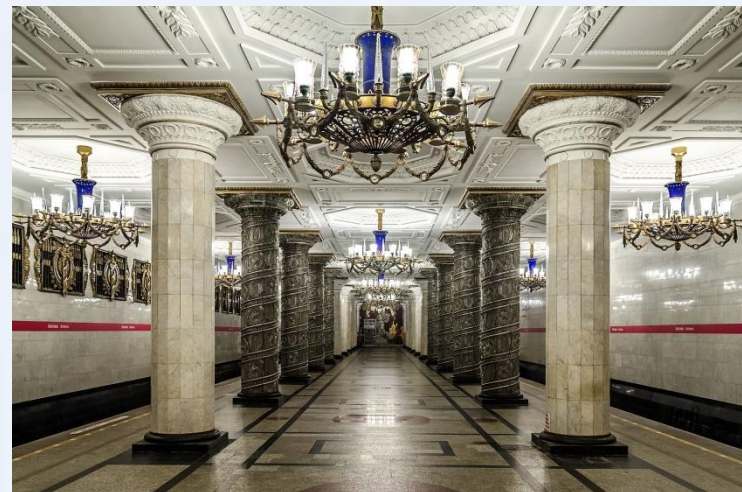


На сегодняшний день производители передали Петербургскому метрополитену 296 вагонов «Балтийца» в красном оформлении, то есть для красной ветки подземки.

Петербургское метро — не просто средство передвижения, а своеобразный музей архитектуры и истории.

В 2014 году станцию «Автово» включили в список 12 самых красивых станций мира по версии британской газеты The Guardian, а The Daily Telegraph причислила ее к самым красивым станциям в Европе.

Оформление станции «Кировский завод» посвящено индустриализации страны. Павильон станции построен в классическом стиле и своей формой напоминает античное сооружение.



48 барельефов с изображением людей разных профессий расположено на станции «Нарвская».



Павильон станции «Площадь восстания» построен в классическом стиле и чем-то напоминает храм. Наверху здания находится ротонда со шпилем.

Тема оформления станции — Октябрьское вооруженное восстание 1917 года. Архитекторы совместили тему революции с богатым декором в классическом стиле.



Станция «Спортивная» интересна тем, что это единственная в мире двухъярусная станция, которая может принимать четыре состава одновременно. Это повышает пропускную способность и ощутимо экономит время для пересадки.



Станцию «Международная» посвятили теме зарождения цивилизации. Колонны покрыты золотистыми латунными листами. В торце зала - панно с изображением Атланта с планетой в руках.



Станция «Беговая» выглядит современно: полы выложены полированным гранитом, а стены облицованы керамическими панелями яркого оранжевого цвета. Колонны из стали блестят, отражая искусственный свет.

Интерьер дополняют стеклянные художественные панно, изображающие военные самолёты.

Петербургское метро состоит из 5 линий, эксплуатационная длина которых, по состоянию на 1 января 2025 года, составляет 128,4 км. Имеется 73 станции, 7 пересадочных узлов — 6 двухстанционных и один трёхстанционный. 12 станций имеют пересадку на объекты железнодорожной инфраструктуры (вокзалы, станции и платформы). Система метро включает 83 вестибюля, 301 эскалатор, 30 травалаторов и более 700 турникетов.

