

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ОГЛАВЛЕНИЕ	2
I. ВВЕДЕНИЕ	3
II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ	4
ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА	4
СОВРЕМЕННЫЕ МЕТРОПОЛИТЕНЫ МИРА	6
ПОДЗЕМНАЯ АРХИТЕКТУРА МОСКВЫ И САНКТ-ПЕТЕРБУРГА	12
МЕТРОПОЛИТЕН САМАРЫ- ИСТОРИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА И ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ	16
III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ	20
СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ	
ПРИЛОЖЕНИЕ 1	
ПРИЛОЖЕНИЕ 2	

## Введение

Метрополитен<sup>1</sup> стал неотъемлемой частью любого крупного города-мегаполиса. Метро давно воспринимается исключительно как средство передвижения. Между тем, многие станции подземки являются настоящими памятниками архитектуры.

К сожалению, оказываясь в других городах, туристы обычно исследуют исключительно их наземную часть, даже не подозревая о скрытом под многими слоями почвы великолепии.

Тему для своей работы «**Метро-подземная архитектура города**» я выбрал неслучайно. Мне всегда было интересно все, что связано с метро-звук и ветер проезжающих поездов, эскалаторы, вестибюли станций, подземные тоннели...

**Целью моей работы является:** изучение истории возникновения метрополитена, развитие подземной архитектуры городов и перспективы дальнейшего развития метро Самары.

Совместно с моим руководителем, были поставлены следующие задачи:

- 1.Познакомиться с письменными источниками -энциклопедии, статьи, очерки.
- 2.Посетить и сравнить метрополитены разных городов: Самары, Москвы, Барселоны. Совершить экскурсию в Самарский музей Метрополитена.
- 3.Провести исследовательскую работу-анкетирование с целью узнать уровень осведомленности разных возрастных групп о метро (составить диаграммы)
4. Сделать макет своей схемы метро. Выполнить творческую работу.

**Актуальность** темы объясняется тем, что подземное строительство сопровождает процесс развития больших городов. Без подземных сооружений в виде метро, переходов, дорожных развязок современные города невозможно представить. Развитая подземная инфраструктура повышает комфорт жизни населения мегаполисов.

---

<sup>1</sup> **Метрополитен** — это городская электрическая железная дорога, обычно подземная. Толковый словарь русского языка Дмитриева Д. В. Дмитриев. 2003 [ ]

## II. ОСНОВНАЯ ЧАСТЬ

### ИСТОРИЯ ВОЗНИКНОВЕНИЯ МЕТРОПОЛИТЕНА

Подземка так прочно вошла в жизнь людей, что многие уже жизни не мыслят без метрополитена (особенно это актуально при учете заторов на дорогах). А ведь, если спросить любого на станции, когда и где появились первые подземки – скорее всего, не ответят. Вопрос о возникновении метро заинтересовал меня и вот, что я узнал.

Оказывается, первые метрополитены возникли еще в глубокой древности. К моему удивлению, я выяснил, что они были уже в Древнем Египте, Древнем Риме, Древней Греции, Центральной Америке. Конечно, тогда они представляли собой совсем не такое метро, в котором мы привыкли ездить. К примеру, в Древнем Египте метрополитен имел очень важное религиозное значение и использовался во время праздников и обрядов погребения. Всего было построено две ветки. Тоннели были расписаны сценами из древнеегипетской жизни, своды станций подпирались гигантскими резными колоннами. Богатство и роскошь египетского метрополитена позднее были воспроизведены в московском метро.

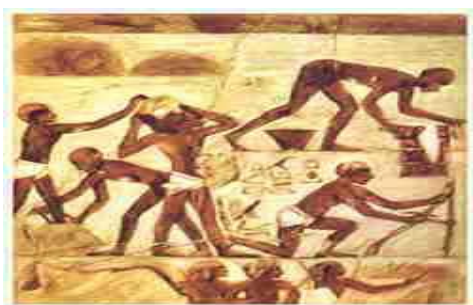


Рис.1 Древнеегипетский метрострой  
Фреска в храме Хутхор



Рис.2 Депо им.Анубиса. Фивы. Египет

Идеи древнеегипетских инженеров нашли свое продолжение в метрополитене Древней Греции. Но грекам оказался чужд религиозно-элитарный дух египетского метро. Метрополитен был открыт для всех афинян. Всего было построено три ветки. В отличие от каменных египетских вагонов, подвижной

состав изготавливался из оливковых прутьев. Это обеспечивало необходимую красоту и легкость. Главной особенностью греческих вагонов было отсутствие пола. Пассажиры, находясь внутри вагона, бежали по путям, толкая состав. Разогнавшись, они вставали на подставки и некоторое время отдыхали. С превращением Римского государства в огромную державу, его столица- Рим- стала крупнейшим городом Средиземноморья. В первые века нашей эры в нем было более миллиона жителей. Остро встал вопрос о развитии общественного транспорта. Римляне широко использовали опыт и технику греческого метрополитена. Нужно отметить, что римские архитекторы научились строить дугообразные перекрытия-арку, свод и купол, сложенные из обтесанных камней. Они также изобрели бетон. Все это позволило римлянам создать величественное и очень прочное метро. Парк Римского метрополитена состоял из вагонов, вывезенных из Греции.



*Рис.3. Станция Римская. Реконструкция*

Также я нашел интересные факты и про наше отечественное метро. Считается, что московский метрополитен открылся в 1935г. Но это не совсем так. На самом деле первые линии

метро появились еще задолго до этой даты. В 1485 г. началось строительство Московского Кремля. Кремль-это крепостное сооружение.

Во время боевых действий первостепенное значение имеет скорость перемещения внутри крепости боевой силы и техники, а также возможность отступления. Поэтому естественным решением строителей была прокладка «кремлеполитена»<sup>2</sup>. При Иване Грозном наступает расцвет метростроения. Известны различные ходы из Кремля в Замоскворечье, из Кремля к месту, где сейчас стоит Храм Христа Спасителя и ряд других.

---

<sup>2</sup> Гречко М. «Засекреченные линии метро Москвы в схемах, легендах и фактах» М.: Астрель.

## СОВРЕМЕННЫЕ МЕТРОПОЛИТЕНЫ МИРА

Изучив историю появления первых метрополитенов, мне захотелось больше узнать о современном метро. В настоящее время в мире насчитывается более двухсот городов, в которых функционирует такой вид общественного транспорта, как метрополитен. Если все линии подземок вытянуть в одну колею, то получится расстояние, примерно равное расстоянию от Северного полюса до экватора. Конечно, каждое метро, по-своему, уникально и имеет свои особенности. В своей же работе я совершил виртуальную экскурсию по самым интересным метрополитенам мира, а в некоторых из них я смог побывать и лично.

Говоря о современном метро, безусловно, в первую очередь я хочу рассказать о лондонском метрополитене. Именно **Лондонский метрополитен**<sup>3</sup> - старейший в мире.

В 1814г. английский инженер **Марк Брюнель**, наблюдая за морским моллюском-древоточцем, пробуравившим своей раковиной отверстия в обломках затонувших кораблей, изобрел щит для проходки тоннелей. Его открытие стало одним из самых значимых в истории мирового метростроения. Метро как вид транспорта было придумано еще одним англичанином-Чарльзом Пирсоном, который в 1846г. представил свой проект Королевской комиссии по делам столичных железных дорог. Через 17 лет-10 января 1863г. в 6 часов утра, произошло главное событие в истории метро-пуск первого 3,6 километрового участка подземной железной дороги. Конечно, поездки в метро конца 19 века нельзя было назвать комфортабельными, так как тоннели были заполнены паровозным дымом и копотью. Но их целесообразность была несомненной. Тогда Лондонский метрополитен насчитывал всего семь станций. Лондонский метрополитен сразу стал популярен, так как был самым быстрым видом транспорта в Лондоне. Сразу же после открытия, сеть Лондонской подземки начала расширяться. Сегодня Лондонский метрополитен-один из крупнейших в

---

<sup>3</sup> Гречко М. «Засекреченные линии метро Москвы в схемах, легендах и фактах» М.: Астрель.

мире. По суммарной длине линий метрополитен занимает четвертое место в мире после Сеульского, Пекинского и Шанхайского. По годовому пассажиропотоку лондонский метрополитен занимает одиннадцатое место в мире и третье в Европе после Московского и Парижского. В настоящее время Лондонский метрополитен продвигает и спонсирует искусство посредством проектов «Искусство в метрополитене» и «Стихи в метрополитене». Плакаты и места для рекламы предоставляются художественному искусству и поэзии, чтобы создать хорошее настроение у пассажиров при поездке.

Хочется отметить, что в архитектуре многих станций заложен фирменный стиль - характерный эдвардский рисунок под плитку. Многие станции имеют отличное от других внутреннее оформление интерьера, что помогает пассажирам распознать станцию. Часто станции украшены в стиле рядом расположенных достопримечательностей. Например, на керамической плитке станции Бейкер-Стрит изображен профиль Шерлока Холмса. Схема Лондонского метрополитена и его логотип сейчас узнаётся любым британцем и многими людьми со всего мира.



Фото 1. Одна из станций Лондонского метро



Фото 2. Логотип Лондонского метрополитена

В 1869 году в Европе появился второй метрополитен-**Афинский**, но он был наземным. К числу старейших метрополитенов Европы причисляют также **Стамбульский «Тюнель»**, открытый в 1875г, но и он был не подземкой, а фуникулером. Вторым же подземным метрополитеном мира стал Будапештский (1896г.). **Сабвей Нью-Йорка** начинался как наземный, первый подземный участок был проложен лишь в 1904г.

Первую ветку **Парижского метро**<sup>4</sup> построили в 1900г. Это событие было приурочено к всемирной выставке, станции были отделаны знаменитым

<sup>4</sup> Метрополитены городов мира// Сайт:[www.novate.ru/blogs/241207/8082/](http://www.novate.ru/blogs/241207/8082/) [4]



дизайнером Эктором Гимаром в стиле модерн. И некоторое время метро оставалось забавным аттракционом, не более. Линии прокладывались неглубоко, примерно на уровне подвалов жилых домов. Чтобы не причинить ущерба зданиям, тоннели проводили строго под проезжей частью улиц. В настоящее время Парижское метро считается вторым по загруженности в Европе после Московского. Кроме того, подземка Парижа входит в десятку самых запутанных метрополитенов мира с избыточными станциями и «запущенными» вестибюлями.



Фото 3. Станция Парижского метро



Фото 4. Станция метро Нью-Йорка



Фото 5. Стамбульское метро

**Берлинский метрополитен**-одна из самых развитых метросетей мира-был открыт на два года позже, чем Парижский. Сейчас Берлинское метро насчитывает девять основных линий с многочисленными ответвлениями общей длиной более 150 километров.

Старейшее метро **Латинской Америки** построили в Буэнос-Айресе-столице Аргентины в 1913г. Самой большой "изюминкой" метрополитена Буэнос-Айреса были метровагоны La Brugeoise, которые были произведены в 1913 году в Бельгии, и эксплуатировались до начала 2013 года.



Фото 6. Метро Буэнос-Айреса



Фото 7. Интерьер вагона в метро Буэнос-Айреса

В 1919г. заработало метро в Мадриде, оно стало первым, отрывшимся после Первой мировой войны. Ныне **Мадридский метрополитен**-единственный в мире, имеющий две кольцевые линии. Это очень чистое метро, в котором внедрена система экологической очистки.

В 1924-м проложили метро в Барселоне. **Барселонский метрополитен** находится на втором месте по красоте после Стокгольмского метро. На текущий момент он включает в себя девять линий, общая протяженность которых составляет 157,5 километров. Общее количество станций-чуть более 200 штук, в ближайшие годы запланировано открытие еще нескольких станций. В Барселонском метро есть своя особенность-необычный принцип посадки и высадки пассажиров. Смысл его прост- на станции сооружается сразу три платформы, одна из которых является островной, а две другие-береговые. Таким образом, пассажир может сразу выйти в обе стороны, что существенно сокращает время стоянки поезда и нет давки на платформах.

Самой красивой местной станцией считается Drassanes Station, на которой мне удалось этим летом побывать самому. Станция была открыта в 1968г и недавно перенесла реконструкцию. Молодые архитекторы оформили ее в футуристическом стиле. Станция поразила меня четкими линиями и контрастностью цвета. Хотя станция и была построена почти 50 лет назад, она выглядит очень современной и красивой.



Фото 8. Станция Drassanes Station



Фото 9. Станция Drassanes Station

Одним из самых красивых метрополитенов на сегодняшний день является **стокгольмский** – система линий в столице Швеции, которая была открыта в 1950г. Местный метрополитен относительно небольшой-здесь всего три ветки,



общая протяженность которых составляет чуть более 100 километров. Зато станций не так уж и мало-ровно 100 штук, из которых 53 надземные или наземные, а еще 47-исключительно подземные. Данный метрополитен известен великолепнейшим оформлением некоторых своих станций, которые считаются чуть ли не произведением искусства. Сегодня стокгольмскую подземку иногда называют даже самой длинной художественной галереей в мире.



Фото 10. Стокгольмское метро



Фото 11. Стокгольмское метро

Изучая современные метрополитены мира, нельзя не рассказать о **шанхайском метро**. Открытие Шанхайского метрополитена состоялось в 1995г., и менее чем за 20 лет данная подземка стала самой большой по протяженности линий (434 км), а по количеству пассажиропотока занимает пятое место в мире.

Шанхайское метро очень современное, быстрое и чистое.

В 2009 г. был открыт еще один очень интересный метрополитен-метрополитен в г. Дубай. Большая часть станций надземная, расположенная на эстакаде, однако есть небольшой подземный участок с несколькими станциями.

Дубайский метрополитен можно назвать чудом архитектуры. Дизайн и стиль метро являет собой абсолютное взаимодействие четырех основополагающих: земли, воды, огня и воздуха. Внешний вид станций - в виде морских ракушек ссылается на многолетнюю историю добычи жемчуга. Все эти элементы позволяют станциям органично вписываться в архитектуру страны, делаясь частью истории Дубай.



Фото 12. Метро Дубай



Фото 13. Метро Шанхая



Фото 14. Метро Шанхая

Конечно, в мире есть еще много метрополитенов, заслуживающих внимания, но мне, безусловно, интересно и ближе именно наше отечественное метро. Ведь метрополитены нашей страны и республик бывшего СССР также имеют свою неповторимую историю создания и развития.

## Подземная архитектура Москвы и Санкт-Петербурга

Официально, первая линия метро в России была торжественно открыта в Москве **15 мая 1935 года**. На территории СССР метро было открыто также в Киеве (1960), Тбилиси (1966), Баку (1967), Харькове (1975), Ташкенте (1977), Ереване (1981), Минске (1984), Нижнем Новгороде (1985), Новосибирске (1986), Самаре (1987) и Екатеринбурге (1991). А после распада СССР метро было открыто в Днепропетровске (1995) и в Казани (2005).

Конечно, мы все уже привыкли к метро, но, став уже будничным транспортом, оно не теряет своей репутации «чуда» - чуда техники и чуда искусства.

Мне захотелось узнать историю отечественного чуда подробнее. Я решил начать с метро Москвы.<sup>5</sup> История московского метрополитена началась задолго до его открытия. Один из самых населенных городов Европы, Москва еще на заре века почувствовала необходимость развития так называемых «внеуличных железных дорог».

Самые первые предложения по созданию метро в Москве появились ещё в 1875 году, когда возникла идея проложить линию от Курского вокзала через Лубянскую и Трубную площади до Марьиной рощи. Но до проекта дело так и не дошло. Позже появилось несколько проектов метро, но строительству помешала Первая Мировая война.

Наконец, в 1933 году был утверждён технический проект первой очереди метрополитена, тогда же трест Метрострой начал основные строительные работы. Над проектом работали известные инженеры Виктор Леопольдович Гербко, Семен Николаевич Розанов, Константин Сергеевич Мышенков. Маршрут первой очереди был определён путём исследования пассажиропотоков московского трамвая: подземкой решили продублировать самые напряжённые его маршруты.

---

<sup>5</sup> Калинин В.П. «Метрополитен» М.: Транспорт, 1988 [ 3]

Пусковой комплекс включал в себя 11,5 км трассы, 13 станций и 14 поездов. Первая очередь шла от станции «Сокольники» до станции «Парк культуры», с ответвлением на «Смоленскую». Данное ответвление, ставшее Арбатской линией, в 1937 году дошло до станции «Киевская», пересекая при этом Москву-реку по мосту. До начала Великой Отечественной войны были  
Во время Великой Отечественной войны метро использовалось как бомбоубежище.

В истории московского метрополитена можно выделить три этапа.

**Первый этап** длился с 1935 по 1955 год. В этот период сооружались станции-дворцы, каждая по индивидуальному проекту, с использованием естественного камня и других ценных материалов. Станции украшались скульптурой, различными рельефами, живописью, оригинальными светильниками.

**Второй этап** длился с 1955 по 1970 год. В это время Москва бурно росла, нужно было решать проблему транспортной связи новых районов с центром города. И эту проблему успешно смог решить метрополитен. В это время шло строительство новых станций без излишеств, использовались более дешевые материалы. А **третий этап** начался примерно в 1970 году и объединил достоинства двух предыдущих этапов. Это – сочетание красоты, эстетики, функциональности и максимального комфорта. Опять стали применяться естественный камень, живопись, разнообразные рельефы и оригинальные светильники.

Строительство метрополитена сыграло существенную роль в развитии техники облицовочных работ, оно стимулировало разработку гранитных и мраморных карьеров, розыск новых месторождений. Кроме того, архитектура метрополитена развила идею композиций с привлечением в архитектуру изобразительных искусств — фрески, мозаики, скульптуры и т. д. Первым, кто уделил этому серьезное внимание, был Д. Чечулин, который привлек к участию в проектировании и строительстве станции «Комсомольская площадь» крупного мастера того времени художника Е. Лансере. Это стало в архитектуре

метрополитена традицией и дало впоследствии ряд замечательных результатов.



Фото 15. Станция «Киевская»



Фото 16. Станция «Сокол»

Бесспорно, московский метрополитен- это одно из главных достояний нашей страны, крупнейшая транспортная структура современного города. Интересно, что развитие метро вместе с расширением Москвы наглядно показывает хронологию развития столицы.

**Московский метрополитен** сегодня - это **195 станции на 12 линиях**, общей протяженностью **325,9 км**. Сорок четыре станции являются историческими памятниками и объявлены объектами культурного наследия. Станциям «Кропоткинская», «Маяковская» и «Красные ворота» были присуждены престижные международные премии, и эти станции вошли в учебники по мировой архитектуре, как образцы совершенных форм.

**Метро Санкт-Петербурга<sup>6</sup>** -это следующий метрополитен, о котором я хотел бы рассказать. К сожалению, я пока не был в этом замечательном городе, но надеюсь побывать в этом году.

Петербургский метрополитен занимает второе место в России по возрасту и протяженности после знаменитого Московского метро. Это самая глубокая подземная железная дорога в мире. Оказывается, в свое время, подвергалась сомнению даже сама идея возможности постройки метро в болотистых почвах дельты реки Невы. Поэтому и сейчас этот проект не может не вызывать восхищения.

---

<sup>6</sup> Первушина Е. «По Петербургу на метро. Подземные маршруты Северной столицы» М.: Центрполиграф, 2010 [5]

Сейчас метро в Санкт-Петербурге - это главное транспортное средство, быстрое и удобное. Задумались о метро в Питере еще в 19 веке, но построено оно было в 1955 году, через 20 лет после открытия метрополитена в Москве.

В 1941г. началось проектирование и строительство метро в Санкт-Петербурге, тогда еще в Ленинграде. Но война помешала реализации планов - метростроевцы стали строить оборонительные сооружения. Лишь, после войны в 1946г. вновь началось проектирование метрополитена, а в 1947году-его строительство.

**15 ноября 1955 года** состоялось торжественное открытие первой ветки метро Санкт-Петербурга. Метрополитен был оформлен в стиле Сталинской архитектуры.

В настоящее время протяженность линий метро в Санкт-Петербурге составляет около 113 км. На 5 линиях расположены 65 станций.

У петербургских станций, оказывается, есть много интересных особенностей.

К примеру, впервые в мире здесь появились односводчатые станции глубокого заложения, которых сегодня в Петербурге 15, а в Москве всего одна. Также, впервые в мире Петербургский метрополитен обзавелся двухъярусной пересадочной односводчатой станцией и станцией закрытого типа, сейчас их 10 и первой из них была «Парк Победы». Сейчас такие станции не сооружаются, но те, что существуют можно назвать «визитной карточкой» метрополитена.

Особенностью можно назвать и расположение 24 станций на островах дельты Невы, а также оформление станций «Балтийская», «Адмиралтейская» и «Приморская» в морском стиле.

Самые красивые станции питерского метро расположены на первой пусковой линии: «Площадь Восстания», «Владимирская», «Пушкинская», «Технологический институт», «Балтийская», «Нарвская», «Кировский завод», «Автово». Станции разнообразны по своей архитектуре и убранству.



## **Метрополитен Самары -история строительства и перспективы развития**

В жизни крупного и динамично развивающегося мегаполиса невозможно переоценить важность скоростных пассажирских перевозок, которые не зависят от дорожной обстановки и от «пробок». Особенность расположения нашей Самары на стрелке двух мощных и широких рек, с «центром города» в вершине треугольника, его протяженность, всегда порождали транспортные проблемы. Недаром еще в 19 веке в Самаре были самые дорогие извозчики после Петербурга и Москвы. Чтобы сохранить исторический центр города с его узкими улочками, чтобы решить транспортные проблемы центральных, промышленных и спальных районов города, спроектированных в 30-70-х годах, не рассчитанных на такие объемы наземного транспорта, и было принято решение о строительстве скоростного, внеуличного, экологически чистого транспорта — метрополитена.

Для того, чтобы узнать историю нашего метрополитена, я решил посетить музей Самарского метрополитена. На экскурсии по музею я узнал много интересных исторических фактов о том, с чего же началось строительство самарского метро.

В 1967г. город Куйбышев стал городом - миллионником, и остро встал вопрос о строительстве метрополитена. Ещё в 1965г. стало ясно, что развитие всех видов городского транспорта в г. Куйбышеве невозможно без метрополитена. Но для того, чтобы доказать это Алексею Андреевичу Росовскому понадобилось целых 12 лет! Только на проектирование. А.А. Росовский был в 1965-1982гг. председателем Куйбышевского горисполкома - фактически градоначальником и одним из главных инициаторов строительства метрополитена в нашем городе. Свою историю Самарский метрополитен (до 1991 г. - Куйбышевский метрополитен) ведет с 1977 г. Проект метрополитена разрабатывался

институтом «Метрогипротранс»<sup>7</sup>. Через три года проект был готов и в 1980 году началось строительство. Осенью 1980 года были забиты первые сваи станции «Кировская» и вынут первый кубометр грунта на трассе метрополитена в районе станции «Российская», означающие начало строительства.

На сегодняшний момент самарский метрополитен состоит из 10 станций. **«Кировская»** Подземная станция открыта 26 декабря 1987 года, глубина станции 12 метров. Станция выполнена по типовому проекту, оформление станции разработал архитектор Ф.А. Симонян. **«Гагаринская»** Станция была открыта 30 декабря 1993 года. Она оформлена в космическом стиле, своим названием обязана улице, на которой находится. На Гагаринской станции находится пересадка к станции Московская. С нее в будущем планируется осуществлять переход на вторую линию метрополитена. Стены станции облицованы плиткой, образующей панно на космические темы.



Фото 17. Станция «Гагаринская»



Фото 18 . Станция «Юнгородок»

**«Юнгородок»** Дата открытия станции - 26 декабря 1987. Единственная наземная открытая станция в Самаре, станция последняя – тупиковая. Названа по названию рабочего квартала, в котором она находится. Оформление станции отличается простотой. **«Победа»** Открыта 26 декабря 1987 года, глубина ее 8 метров. Станция считается самой красивой в Самарском метро, названа она в честь

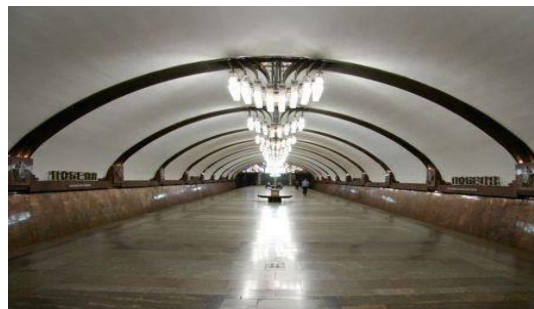


Фото 19. Станция «Победа»

<sup>7</sup> «Строительство Самарского метро: проблемы и перспективы»// «Федеральный строительный рынок» №5 (62) от 25 июля 2007г[9]

победы в Великой отечественной войне и оформлена на эту же тему. Метростанцию "Победа" относят к односводчатому типу неглубокого заложения, выходит она на улицу Победы. Вестибюли станции, которых два, имеют лестницы. Торжественное открытие станции "Победа" состоялось в 1987 году. Проект станции принадлежит архитектору А.Н.Герасимову. В качестве символа он решил использовать победный салют, который пронизывает и объединяет всю композицию интерьера. **«Советская»** Станция открыта 31 декабря 1992 года, глубина ее 8 метров. Название свое станция получила по названию района, в котором расположена. У станции нет особой тематики отделки внутри.

**«Спортивная»** Открыта 25 марта 1993 года, станция находится на глубине 8 метров. Станция стоит на улице Гагарина рядом с ТЦ «Самара-М». Название происходит от несуществующего футбольного стадиона, который планировался рядом со станцией, который в итоге так и не построили. Архитектура станции мало чем отличается от архитектуры станции «Советская».

**«Московская»** открыта в декабре 2002 года. Находится на пересечении улиц Московское шоссе и Гагарина. Станция названа в честь улицы Московское шоссе, отсюда и название. В будущем планируется с этой станции осуществлять переход на третью линию метро. На этой станции происходит пересадка до станции «Российская». В октябре 2011г. на этой станции прошли съемки фильма-катастрофы режиссера Антона Мегердичева «Метро».



Фото 20. Станция «Московская»



Фото 21. Станция «Российская»

**«Российская»** Это колонная станция неглубокого заложения, построенная по спецпроекту в пятистах метрах от развилки улицы Ново-Садовая с проспектом

Ленина. Была запущена 26 ноября 2007 года. Станция, в отличие от всех прочих самарских станций метро, имеет две платформы, а пути проходят по центру станционного зала. Разработать архитектурный облик станции было поручено самарским архитекторам Нине Сосниной и Наталье Савосиной. Архитекторы приняли решение выбрать для оформления станции красно-белые тона, которые определили и выбор материалов для отделки. На стенах размещены арки, в которых, по замыслу авторов должны были разместиться цветные витражи с изображением самарских храмов и памятников. Поэтому станция должна была напоминать художественную галерею. Однако ни витражей, ни алюминиевых пластин к открытию станции сделано не было. **«Безымянка»** Открыта 26 декабря 1987 года, глубиной 8 метров. Название свое получила по названию железнодорожной станции. «Безымянка» представляет собой колонную станцию с неглубоким заложением, которая расположилась на сечении улиц Победы и Ново-Вокзальная. Название "Безымянка" была предложена городским властям Алексеем Григорьевичем Моргуном, который тогда являлся главным архитектором города.

**«Алабинская»** Станция «Алабинская» была открыта в декабре 2014г. Названа в честь почётного гражданина Самары, русского государственного и общественного деятеля, военного писателя и журналиста Петра Владимировича Алабина.

Таким образом, на сегодняшний момент Самарский метрополитен включает одну линию, на которой находится 10 станций-9 подземных и 1 наземная, и связывает промышленную зону с тремя районами города. В перспективе - строительство еще трех станций на первой ветке и двух новых линий. Первая из перспективных линий соединит железнодорожный вокзал и центральный автовокзал, потом пройдет под проспектом Карла Маркса, и выйдя на Московское шоссе, протянется вдоль него до проспекта Кирова. Затем, повернув в сторону промышленной зоны, дойдет до Кабельной улицы. Другая планируемая линия будет проходить в Самарском Заречье.

Совершив виртуальную экскурсию по разным метрополитенам мира, изучив историю их появления, строительства и дальнейшие перспективы, я хочу отметить преимущества метро, а также и некоторые недостатки.

Основное достоинство метрополитена-никогда нет пробок. Случаются, конечно, ситуации, когда поезд некоторое время простаивает в тоннели, но это бывает крайне редко. Аварийность метрополитена в десятки раз ниже, чем у автотранспорта. Также очень важно, что погодные факторы не в силах помешать движению поезда метрополитена, будь то дождь, снег, град или сильные морозы. Метро -экологически чистый вид транспорта. У метро высокая провозная способность, высокая скорость сообщения. Маршруты движения поездов метрополитена полностью изолированы от маршрутов движения других транспортных средств и пешеходов.

Есть и недостатки у метрополитена :

Высокая строительная стоимость и трудоёмкость работ, а также дороговизна обслуживания сооружений метрополитена. Именно, поэтому, метрополитен следует рассматривать в качестве магистрального транспорта в тех городах, где есть большой пассажиропоток. В Самаре же получилось, что линии метро были проложены под проспектами, где функционировали обособленные трамвайные линии. В результате этого, провозная способность в настоящее время составляет всего 5-6 тыс. пассажиров в час. Дорогостоящая инфраструктура метрополитена используется неэффективно. Поэтому, при дальнейшем развитии строительства метро в Самаре, необходимо учитывать все вышеуказанные факторы, чтобы метрополитен в нашем городе стал будничным транспортом с высоким пассажиропотоком. До последнего времени, перспектива строительства новых линий метро в Самаре казалась мифической. Но, в связи со строительством стадиона к ЧМ-2018, в городе начали обсуждать необходимость строительства второй ветки. Совершенно очевидно, что новые линии метро, параллельные основным городским артериям, помогут значительно разгрузить автомобильные дороги.

### III. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В заключение хочется отметить, что была проведена исследовательская работа, посещены метрополитены разных городов. Изучено много интересных фактов, касающиеся метро современных городов.

Также было проведено анкетирование, составлены диаграммы, которые наглядно иллюстрируют полученные результаты (Приложение №1).

Кроме того, по результатам анкетирования, используя пожелания отвечавших, я сделал макет своей схемы метро Самары. Мною была выполнена творческая работа – я нарисовал одну из самых красивых станций нашего метрополитена- «Победа».

В Приложении №2 размещены интересные факты, фотографии, схемы метро разных стран мира.

Все поставленные задачи были успешно решены, а цель - изучить историю возникновения метрополитена, развитие подземной архитектуры городов и перспективы дальнейшего развития метро - достигнута.

Во время работы было получено удовольствие от творчества, приобретены новые знания.

Сделаны выводы:

- Метрополитен — это необходимость, это транспорт объединяющий мегаполис и его жителей
- Архитектура метрополитена развивается как составная часть архитектуры современного города.
- Дальнейшее строительство метро будет способствовать развитию города, решит серьезные транспортные проблемы Самары.

Спасибо.



## **СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ**

- 1.Дмитриев Д.В. Толковый словарь русского языка. М.: Феникс,2003
- 2.Гречко М. «Засекреченные линии метро Москвы в схемах, легендах и фактах» М.: Астрель.
3. Калиничев В.П. «Метрополитен» М.: Транспорт, 1988
4. Метрополитены городов мира// Сайт:[www.novate.ru/blogs/241207/8082/](http://www.novate.ru/blogs/241207/8082/)
5. Первушина Е. «По Петербургу на метро. Подземные маршруты Северной столицы» М.: Центрополиграф,2010
- 6.Проекты метрополитена в Москве//Официальный сайт Московского метрополитена.
7. Самара. Фотоальбом.-Самара: СДП, 1996г.
8. Самарский метрополитен//Официальный сайт Самарского метрополитена.
9. «Строительство Самарского метро: проблемы и перспективы»// «Федеральный строительный рынок» №5 (62) от 25 июля 2007г