



ВИРТУАЛЬНАЯ ВЫСТАВКА

К 40 – ЛЕТИЮ МИНСКОГО МЕТР



Представить сегодня наш любимый Минск без метро невозможно, а ведь появилось оно достаточно недавно. В конце 1960-х гг. Минск был одним из самых быстрорастущих городов СССР. За десятилетие население столицы Беларуси выросло более чем на 400 000 человек, в городе уже было более полумиллиона жителей, и сеть городского транспорта с большим трудом справлялась с нагрузками. Впервые новость о будущем строительстве метрополитена в Минске появилась 30 апреля 1968 г. в газете «Вечерний Минск».

В те времена в СССР метро строили в городах с населением не менее одного миллиона жителей. Миллионный житель в Минске родился в январе 1972 г., но в силу разных причин разработка плана строительства началась лишь в 1976 г. На первом этапе планировалось построить восемь станций протяженностью 8,6 км.



В феврале 1977 г. план был одобрен Советом Министров СССР. Само же строительство минского метрополитена началось 16 июня 1977 г., когда была забита первая свая.



СОВЕТ МИНИСТРОВ БЕЛОРУССКОЙ ССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 9 октября 1974 г. № 302
г. Минск

Об утверждении технико-экономического обоснования проектирования и строительства линий первой очереди метрополитена в г. Минске

Совет Министров Белорусской ССР ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить представленное Минским горисполкомом и Госстроем БССР, согласованное с Госпланом СССР технико-экономическое обоснование проектирования и строительства линий первой очереди метрополитена в г. Минске:

первая пусковая линия – от станции "Московская" до станции "Волгоградская" протяженностью 8,6 километра, проходящая через Привокзальную площадь, по Ленинскому проспекту, с размещением депо метрополитена в районе станции "Московская" по улице Фабрицуса;

вторая пусковая линия – от станции "Проспект Пушкина" до станции "Тракторный завод" протяженностью 9,5 километра, проходящая через Юбилейную и Центральную площади, станцию Минск-Восточный, с последующим продлением на 3,9 километра до станций "Партизанский проспект", "Автозаводская" и размещением депо метрополитена в районе станции "Автозаводская" по улице Кабушкина.

2. Минскому горисполкому:
в трехмесячный срок утвердить техническую зону строительства второй пусковой линии метрополитена;

застройку города осуществлять с учетом положения трасс и станций первой очереди строительства метрополитена в г. Минске.

Председатель Совета Министров
Белорусской ССР

Т. Киселев
(Т. Киселев)

Управляющий Делами Совета
Министров Белорусской ССР

Ф. Самбук
(Ф. Самбук)

С. Гаврилов
18.10.74

Постановление № 302 Совета Министров Белорусской ССР об утверждении технико-экономического обоснования проектирования и строительства линий первой очереди метрополитена в г. Минске

9 октября 1974 г.
Ф. 7. Оп. 5. Д. 4244. Л. 1.



СОВЕТ МИНИСТРОВ БЕЛОРУССКОЙ ССР

РАСПОРЯЖЕНИЕ

от 25 декабря 1975 г. № 853 р
Г. Минск

Одобрить представленный Минским горисполкомом и рассмотренный Госстроем БССР технический проект на строительство участка первой очереди метрополитена в г. Минске (от улицы Московской до улицы Волгоградской) со следующими основными технико-экономическими показателями:

строительная длина линии (в двухпутном исчислении)	- 8,94 км
эксплуатационная длина линии	- 8,57 км
сметная стоимость строительства	- 144870,6 тыс. рублей
в том числе долевое участие Минского горисполкома	- 8625,2 тыс. рублей

Председатель Совета Министров
Белорусской ССР

Т. Киселев
(Т. Киселев)

Ковалю 25/12/75

По первоначальным планам минское метро должно было быть открыто в 1985 г., к сорокалетию со дня Победы, однако метростроевцы взяли на себя обязательство завершить все работы к сорокалетию освобождения Беларуси, то есть к июлю 1984 г. Официально минское метро открыто 29 июня 1984 г. Первыми пассажирами стали сами метростроевцы, а специальным гостем торжества стал летчик-космонавт, дважды Герой Советского Союза Петр Климук. В итоге началось регулярное движение поездов от станции «Институт Культуры» до станции «Московская» (участок протяженностью 7,84 км с 8 станциями). В день открытия проезд был бесплатным, но уже на следующий день надо было опустить в монетоприемник 5 копеек. За первый год работы метрополитен стал среди минчан самым популярным видом транспорта и перевез 80 000 000 человек.

Распоряжение № 853 р Совета Министров Белорусской ССР
об одобрении технического проекта на строительство участка
первой очереди метрополитена в г. Минске

25 декабря 1975 г.
Ф. 7. Оп. 5. Д. 4663. Л. 108.

Площадь
им. В.И. Ленина

Несмотря на серьезные трудности при строительстве, метро было принято в эксплуатацию с общей оценкой «отлично». Самую высокую оценку поставили Минскому метрополитену и пассажиры, которые в первые дни его эксплуатации написали сотни благодарностей в книгу отзывов и предложений.

Не менее взволнованные отзывы, помимо минчан, оставили представители Вьетнама, Польши, Никарагуа и других стран.

Спускаясь впервые в метро, люди ощущали себя в подземных дворцах. Вот, например, запись, сделанная ветераном труда: «Вошла в метро и плачу от радости и гордости за свой город, и за свою страну. Большое спасибо строителям метро. Это огромное чудо!» Немало подобных записей сделано зарубежными гостями, например: «Я студент, гражданин Мадагаскара, очень восхищен мастерством строителей новой линии метро».



П-4402
(к № П-4197)



ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПЛАНОВЫЙ КОМИТЕТ
Совета Министров СССР
(Госплан СССР)

№ 1986-П

22 декабря 1976 г.

СОВЕТ МИНИСТРОВ СССР

О строительстве метрополи-
тена в г. Минске

Поручение Совета Министров СССР
от 23 ноября 1976 г. № П-4197

Госплан СССР с участием МПС, Минтрансстроя и Совета Министров Белорусской ССР рассмотрел вопрос строительства метрополитена в городе Минске и сообщает.

Технический проект на строительство первой очереди метрополитена в городе Минске утвержден распоряжением Совета Министров СССР № 1502р от 6 июля 1976 г. со сметной стоимостью 119,3 млн. рублей, с долевым участием Минского горисполкома — 9,64 млн. рублей. На объем строительно-монтажных работ 7 млн. рублей имеются рабочие чертежи.

В связи с ограниченными капитальными вложениями, строительство метрополитена в городе Минске не включено в план 1976—1980 годов.

Госплан СССР считает возможным разрешить МПС выполнить в 1977—1980 годах работы, связанные с перекладкой коммуникаций и строительством ряда подземных пешеходных переходов, а также другие работы, непосредственно связанные с будущим строительством Минского метрополитена, в объеме 9,64 млн. рублей, предусмотренном в техническом проекте за счет долевого участия Минского горисполкома.

Председатель Госплана СССР

Н.К. Байбақов

Докладная записка Председателя Госплана СССР Н.К. Байбакова в Совет Министров СССР о строительстве метрополитена в г. Минске

22 декабря 1976 г.
Ф. 4 п. Оп. 119. Д. 57. Л. 12.



Чтобы не повредить архитектурный ансамбль Минска, прокладка тоннелей и строительство станций велись с высокой степенью надежности и точности. Каждая станция минского метро имеет свой неповторимый архитектурный облик. Одной из главных задач при сооружении Минского метро стал поиск достойного архитектурно-художественного оформления станций. Проектировщики решили использовать максимально светлые тона и оттенки, постепенно и плавно включая в них более яркие оттенки. Что из этого вышло, мы можем видеть сами воочию.

С 1985 г. было начато строительство первого участка второй линии метро от станции «Тракторный завод» до станции «Фрунзенская». Его протяженность составила 6,12 километра. 2-я линию метро открыли в 1990 г., когда ввели в эксплуатацию участок от станции «Тракторный завод» до станции «Фрунзенская» протяженностью 6,12 км с 6 станциями.

Постановление № 350 ЦК КПБ и Совета Министров Белорусской ССР о дополнительных мерах по ускорению строительства участка первой очереди метрополитена в г. Минске

23 ноября 1978 г. / Ф. 7. Оп. 5. Д. 5975. Л. 188 – 191.

188

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ КОМИТЕТ КОММУНИСТИЧЕСКОЙ ПАРТИИ БЕЛОРУССИИ И СОВЕТ МИНИСТРОВ БЕЛОРУССКОЙ ССР

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

от 23 ноября 1978 г. № 350
г. Минск

О дополнительных мерах по ускорению строительства участка первой очереди метрополитена в г. Минске

Центральный Комитет КП Белоруссии и Совет Министров Белорусской ССР отмечают, что организация Министерством транспортного строительства, Министерством путей сообщения, Министерством промышленного строительства БССР и Минского горисполкома при активной помощи партийных, советских и хозяйственных органов, предприятий и организаций успешно справились с задачами начального этапа строительства метрополитена в г. Минске. Созданы и развиваются возможности проектной и строительной организаций. План строительно-монтажных работ за 10 месяцев 1978 года переполнен на 630 тыс. рублей, осуществлена проходка свыше 1200 метров тоннелей. Коллективы метро-строителей приняли социалистические обязательства по перевыполнению задания на текущий год. Стройка своевременно получает необходимые горнопроходческое оборудование, механизмы и транспортные средства, обеспечивается капитальными вложениями в объемах, превышающих годовое задание. Все это создает условия для ведения строительства участка первой очереди метрополитена ускоренными темпами.

Вместе с тем в организации строительства метрополитена в г. Минске имеются недостатки. Минский горисполком, Министерство промышленного строительства БССР и Министерством монтажных и специальных строительных работ БССР недостаточно темпами осуществляются сооружение производственной базы строительства метрополитена. Стройка не полностью укомплектована материально-техническими и трудовыми ресурсами, не на всех пусковых объектах ведутся монтажные работы. Госстрой БССР и Минский горисполком не обеспечили своевременно участие архитекторов и художников республики в про-

тировании станций Минского метрополитена, в результате чего сдерживается ведение работ по сооружению станции "Парк Челюскинцев".

В целях дальнейшего наращивания темпов строительства и обеспечения досрочного ввода в действие участка первой очереди метрополитена в г. Минске Центральный Комитет КП Белоруссии и Совет Министров Белорусской ССР ПОСТАНОВЛЯЮТ:

1. Минскому горкому КПБ, Минскому горисполкому, дирекции строящегося метрополитена, тоннельному отряду № I совместно с заинтересованными организациями в I квартале 1979 г. разработать и осуществлять мероприятия по ускорению строительства участка первой очереди метрополитена в г. Минске, организовать социалистическое соревнование за досрочное выполнение строительно-монтажных работ и заказов для этой стройки, обеспечить ввод в действие указанного участка метрополитена с опережением установленного срока не менее чем на ^{100%} год.

2. Обязать Министерство промышленного строительства БССР (г. Арханжа), Министерство монтажных и специальных строительных работ БССР (г. Антоновича) и Минский горисполком (г. Лукашевича) в недельный срок принять меры к усилению темпов работ на пусковых объектах производственной базы строительства метрополитена, укомплектованию их необходимыми трудовыми и материальными ресурсами, с тем чтобы обеспечить безусловный ввод в действие в 1978 году мощностей по производству товарного бетона и железобетонных изделий.

В целях ускорения темпов монтажных работ на пусковых объектах производственной базы Госплана БССР (г. Заворотного), Госснабу БССР (г. Негершу) и Минскому горисполкому (г. Дамиску) срочно рассмотреть вопрос об обеспечении этих объектов оборудованием, имея в виду закончить поставку его не позднее I декабря текущего года.

3. Министерству промышленного строительства БССР (г. Арханжу) организовать начиная с ноября 1978 г. изготовление на подведомственных предприятиях и поставку на строительство метрополитена в г. Минске сборных железобетонных конструкций для тоннелей в количестве 150 куб.метров в 1978 году, 3100 куб.метров в первом полугодии и 2300 куб.метров во втором полугодии 1979 г., а также для станций метрополитена в количестве 1200, 3500 и 3600 куб.метров соответственно в 1978 году, в первом и втором полугодиях 1979 г.

189

Обеспечить снабжение стройки товарным бетоном в объемах, необходимых для бесперебойного ведения проходки тоннелей и возведения монолитных железобетонных конструкций станций.

4. Госплану БССР, Госстрой БССР и Минскому горисполкому совместно с заинтересованными министерствами и ведомствами рассмотреть вопрос о возможности сокращения объемов работ по переносу инженерных коммуникаций с трассы участка первой очереди метрополитена в г. Минске и о привлечении начиная с 1980 года для выполнения указанных работ капитальных вложений министерств и ведомств, на балансе которых находятся эти коммуникации. Необходимые предложения внести в Совет Министров БССР.

5. Отметить неудовлетворительное выполнение Белорусским объединением по производству большегрузных автомобилей "БелавтоМАЗ" постановления ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 11 марта 1977 г. № 89 "О мерах по организации строительства метрополитена в г. Минске" в части изготовления форм для кольцевой железобетонной тоннельной обделки.

Обязать т. Демьня обеспечить до конца текущего года выполнение установленного на 1977-1978 годы задания по производству этих изделий.

6. Главному производственному управлению энергетика и электрификация Белорусской ССР к 1982 году осуществить реконструкцию городских подстанций, которые будут снабжать электроэнергией участок первой очереди метрополитена в г. Минске.

7. Обязать Госстрой БССР (гг. Корали, Григорьева), Минский горисполком (г. Лукашевича), Союз архитекторов БССР (г. Бюста) и Союз художников БССР (г. Громико) обеспечить своевременно разработку архитектурно-художественных решений станций метрополитена, для чего создать комплексные рабочие группы в составе проектировщиков, архитекторов, художников и музеев-искусствоведов. Завершить в 1978 году разработку архитектурно-художественной части проекта станции метрополитена "Парк Челюскинцев".

Госплану БССР и Минскому горисполкому в месячный срок рассмотреть и решить вопрос о финансировании указанных работ. При необходимости внести предложения в Совет Министров БССР.

8. Минскому горисполкому и Министерству строительства и эксплуатации автомобильных дорог БССР с 1979-1980 годах осуществлять

190

проектирование и строительство путепровода в районе сооружения станции метрополитена "Язковская".

9. Минскому горисполкому и Министерству промышленного строительства БССР в 1979 - 1980 годах обеспечить строительство кооперативно-бытового коллектора по улице Луковского и жилищного коллектора по улице Снежная.

10. Просить Министерство транспортного строительства БССР с I января 1979 г. на базе тоннельного отряда № I трест "Минко-мостострой", оснастить его необходимой строительной техникой и оборудованием.

11. Просить Министерство путей сообщения выдать на 1979 год лимит проектно-изыскательских работ в объеме 120 тыс.рублей на проектировку технико-экономического обоснования строительства второй очереди метрополитена в г. Минске.

12. Госплану БССР и Госснабу БССР повысить оперативность в решении вопросов выделении и поставками строительным организациям материально-технических ресурсов, необходимых для выполнения работ по строительству метрополитена. Назначить из числа работников центрального аппарата лиц, ответственных за решение этих вопросов.

13. Включить в состав оперативной группы, созданной постановлением ЦК КПБ и Совета Министров БССР от 11 марта 1977 г. № 89 для решения вопросов, связанных с проектированием и строительством метрополитена в г. Минске, гг. Бартошова Г.Г., Явичука А.А., Юра А.А., Прокудин А.А., Александра О.Н., Цюпинкова В.Д., Явото тт. Саврило А.А., Явизна П.А., Голубева В.И., Цюпинкова В.А., Уса В.И., Шрабана И.Р.

14. В целях обеспечения оперативного руководства строительством метрополитена в г. Минске и решения связанных с ним вопросов внести дополнительно в штат Минского горисполкома должность заместителя председателя.

Секретарь Центрального Комитета КП Белоруссии

И. Машеров
(И. Машеров)

Председатель Совета Министров Белорусской ССР

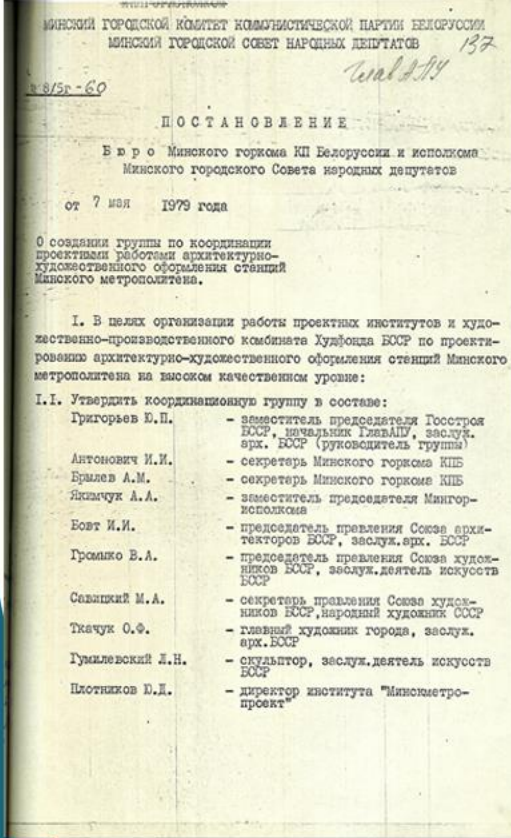
Т. Лукашевич
(Т. Лукашевич)

191

ВСЁ, ЧТО ЗАПЛАНИРОВАНО - ПОСТРОИМ В СРОК!

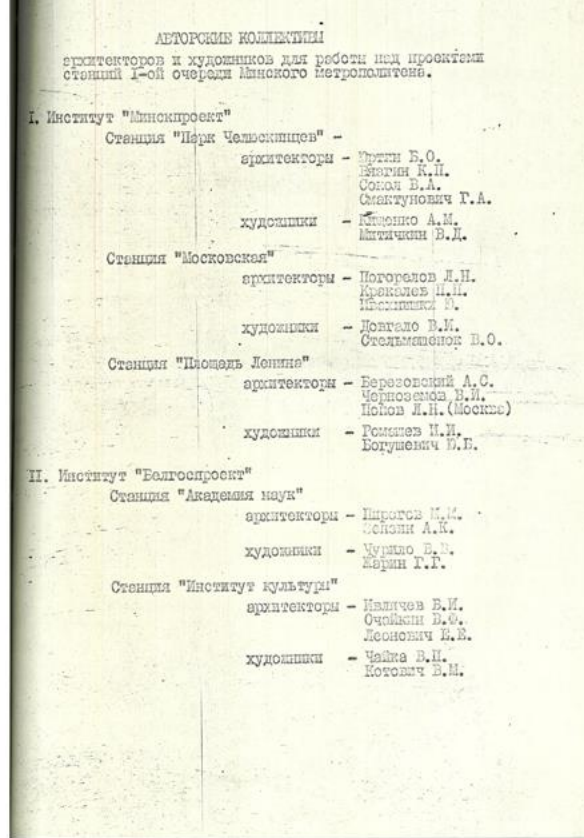


Минское метро также отличается от других станций советского времени тем, что имеет небольшую глубину, на которой находятся станции. Одна из причин – экономия средств, а вторая – высокий уровень подъема грунтовых вод. Из-за этого некоторые станции размещаются всего на глубине 10-17 метров. Это является существенным отличием, например, от метрополитена в Москве. Самой глубокой на сегодняшний день является станция «Юбилейная площадь», расположенная на глубине более 25 метров.



Постановление Бюро Минского горкома КПБ и исполкома Минского городского Совета народных депутатов о создании группы по координации проектными работами архитектурно-художественного оформления станций Минского метрополитена

7 мая 1979 г.
Ф. 4п. Оп. 130. Д. 24. Л. 137 - 139.



Александров О.И. - начальник Минской дирекции строящегося метрополитена
 Прокудин А.А. - начальник управления "Минсметрострой".
 1.2. Возложить на координационную группу контроль за решением всех организационных и творческих вопросов, связанных с разработкой и согласованием проектов архитектурно-художественного оформления станций метрополитена.
 1.3. Утвердить состав авторских коллективов (см. приложение I).
 1.4. ГлавМВ (т. Григорьев В.П.) совместно с институтами "Минск-проект" (т. Левко И.И.) и "Белгоспроект" (т. Ляпо Г.И.) в недельный срок подготовить для утверждения Госстроем БССР и Мингорисполкомом графики разработки проектов 5-ти станций I-ой очереди метрополитена в 1979 году.
 1.5. Возложить персональную ответственность за выполнение проектных работ в соответствии с утвержденными графиками на директоров институтов "Минскпроект" т. Левко И.И., "Белгоспроект" т. Ляпо Г.И. и и.о. директора художественно-производственного комбината Худфонд БССР т. Гви Э.С..

Приложение: I - состав авторских коллективов.

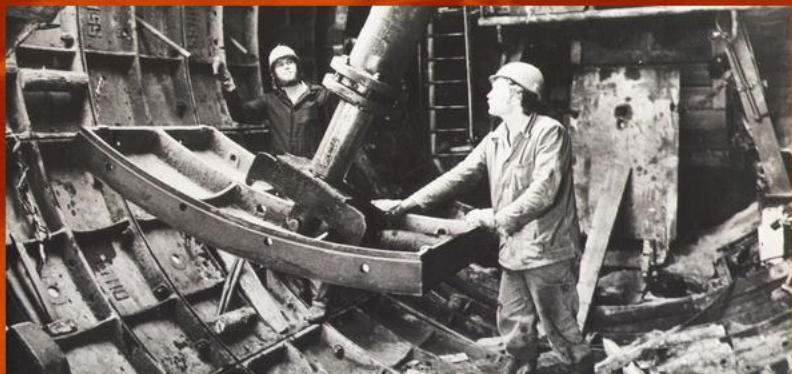
Секретарь Минского горкома
КПБ Белоруссии
Г.Г. Бартошевич

Председатель исполнительного
Совета народных депутатов
С.М. Жукович



В последующем были введены в строй

- в 1995 году – участок продления второй линии от станции «Фрунзенская» до станции «Пушкинская», протяженностью 2,92 километра с двумя станциями
- в 1997 году – участок продления второй линии от станции «Тракторный завод» до станции «Автозаводская», протяженностью 3,55 километра с двумя станциями
- в 2001 году – участок продления второй линии от станции «Автозаводская» до станции «Могилевская», протяженностью 1,79 километра
- в 2003 году – электродепо «Могилевское»
- в 2005 году – участок продления второй линии от станции «Пушкинская» до станции «Каменная Горка», протяженностью 3,93 километра с тремя станциями
- в 2007 году – участок продления первой линии от станции «Восток» до станции «Уручье», протяженностью 2,69 километра с двумя станциями;
- в 2012 году участок продления первой линии метрополитена от станции «Институт Культуры» до станции «Петровщина», протяженностью 5,12 километра с тремя станциями;
- 3 июня 2014 года – участок продления первой линии метрополитена от станции «Петровщина» до станции «Малиновка», протяженностью 1,85 километра;
- 6 ноября 2020 года – первый участок третьей линии метрополитена от станции «Ковальская Слобода» до станции «Юбилейная площадь», протяженностью 3,53 километра с четырьмя станциями.



Центральный Комитет
КП Белоруссии

ПРЕДЛОЖЕНИЯ

Бюро Минского горкома КП Белоруссии и исполкома Минского городского Совета народных депутатов



«О наименовании станций первой очереди второй линии Минского метро и станции первой линии у жилого массива "Восток-1"».

Бюро Минского горкома КП Белоруссии и исполком Минского городского Совета народных депутатов ПРЕДЛАГАЮТ:

1. Утвердить следующие названия станций второй линии Минского метро: "Пушкинская", "Фрунзенская", "Юбилейная", "Няміга", "Кастрычніцкая", "Першамайская", "Пралетарская", "Трактарны завод", "Партизанскі праспект", "Аўтазаводская".

2. Утвердить название станции у жилого массива "Восток-1" "Універсітэцкая".

3. Названия станций Минского метрополитена, размещаемые над спусками в подземные переходы, ведущие к станциям, а также среднюю из трех надписей на путевых стенах станций, выполнять на белорусском языке.

Две крайние надписи на путевых стенах станций и все информационные тексты – на русском языке.

4. Наименования станций первой очереди Минского метро выполнить аналогично данному предложению.

Секретарь Минского
горкома КП
Белоруссии

Г.Г.Бартошевич

8455.20 х.81

Председатель исполкома Минского
городского Совета народных
депутатов

Г.С.Таразевич

С.т. Ковальович М.В. главный инженер совхоза.

22.10.81

Предложения Бюро Минского горкома КПБ и исполкома Минского городского Совета народных депутатов «О наименовании станций первой очереди второй линии Минского метро и станции первой линии у жилого массива «Восток - 1»

21 октября 1981 г.

Ф. 4 п. Оп. 138. Д. 34. Л. 174.



БЕЛОРУССКАЯ
СОВЕТСКАЯ СОЦИАЛИСТИЧЕСКАЯ РЕСПУБЛИКА

СОВЕТ МИНИСТРОВ

№ 08/200-74

Минск. Дож. Правительства

31 марта 1982 г.

При ответе сослаться на лист № и дату.

Центральный Комитет КП Белоруссии

На № 002308
от 05.03.82

Совет Министров БССР повторно рассмотрел вопрос о названиях станций участка второй линии Минского метрополитена и станции первой линии у жилого массива Восток-1.

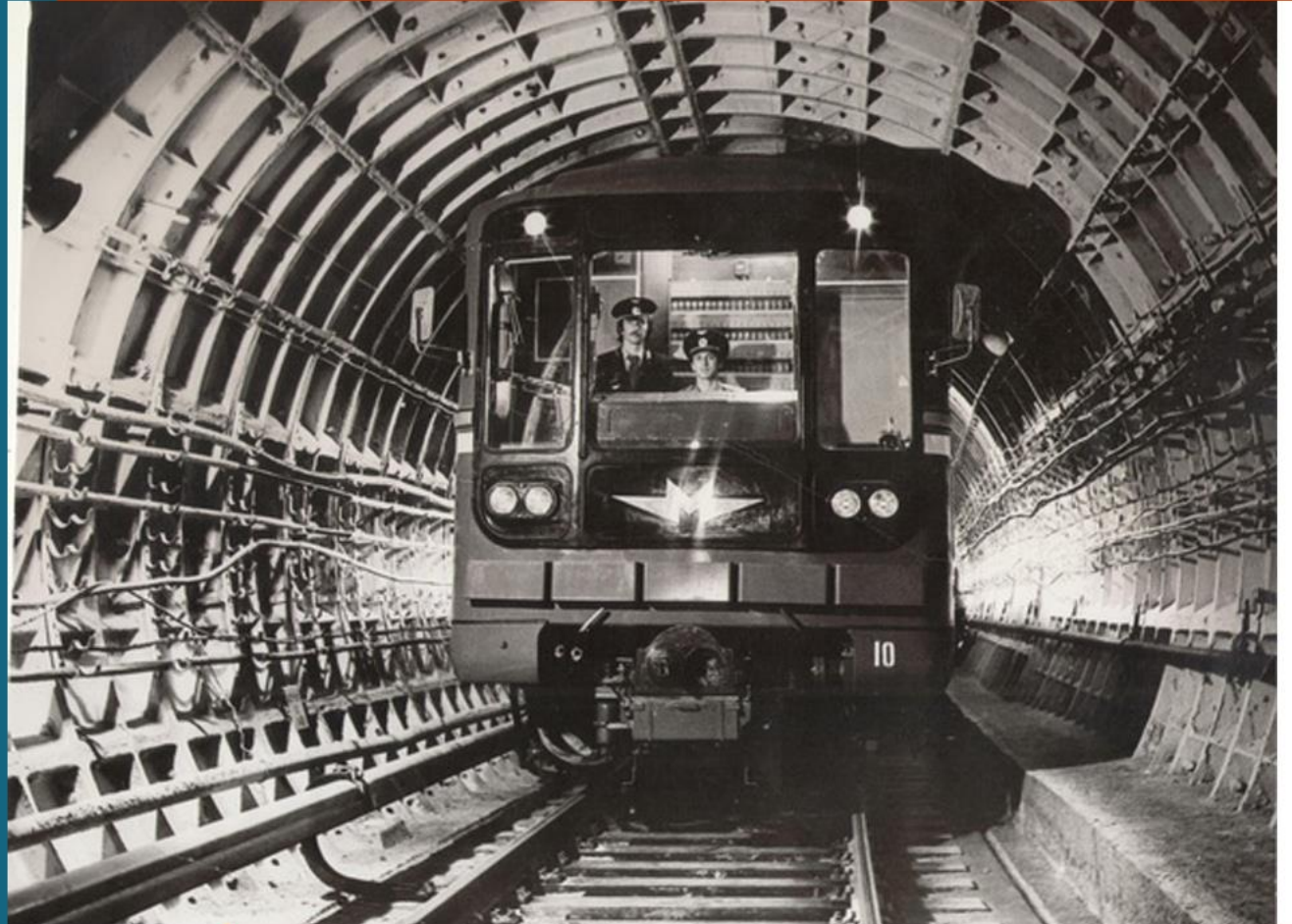
Полагали бы возможным согласиться с предложенными наименованиями станций второй линии: "Пушкинская", "Заславльская", "Фрунзенская", "Немига", "Карла Маркса", "Первомайская", "Пролетарская", "Тракторный завод", "Партизанский проспект", "Автозаводская", а также станции первой линии "Восток".

Зам. Председателя Совета Министров
Белорусской ССР

В. Мицкевич
/В. Мицкевич/

ОБЩАЯ ЧАСТЬ
ЦК КП БЕЛОРУССИИ

01.АПР82 003317



*Всесоюзная ЦК Каб
14/IV*

*198 г. 209-ли. 387-Ф
29.04.82 26.04.82 23.4.82.*

*209-ли 119-Б
26.04.82 15.4.82.*
ОБЩАЯ ЧАСТЬ
ЦК КП БЕЛОРУССИИ 188
14.АПР82 003847

Центральный Комитет КП Белоруссии

Подлежит возврату в
общий сектор ЦК КПБ

О наименовании станций 2-ой
линии Минского метрополитена

Вносится предложение станции 2-ой линии Минского метрополитена
наименовать:

1. Пушкинская
2. Республиканская
3. Фрунзенская
4. Немига
5. Янки Купалы
6. Первомайская
7. Пролетарская
8. Партизанская
9. Тракторный завод
10. Автозаводская

*инф
инф
инф
инф*

Секретарь Минского горкома
КП Белоруссии

Бартошевич
Г. Бартошевич

1122 9.04.82.

нн-3

Председатель исполкома городского
Совета народных депутатов

Таразевич
Г. Таразевич

29/4-82г.

Ф. 4 п. Оп. 138. Д. 34. Л. 188.



220030, г. Минск, вул. Ленина, дом 19
телефон 22-32-03
№ 174

220030, г. Минск, ул. Ленина, дом 19

Подлежит возврату в
общий сектор ЦК КПБ

29.ИЮН84 004660
(41)

22. июня 1984 г.

Тов. Курчичевиз Н.Ф.
Центральный Комитет Компартии
Белоруссии

Одн. Возмозных предложених
О завершении сооружения первой очереди Минского метрополитена.
нашим мнением в ЦК КПБ.

Выполняя принятые социалистические обязательства по досрочному вводу в действие первой очереди метрополитена в г. Минске, коллективы строителей, монтажников, наладчиков, эксплуатационников завершают работы на всех этапах объектов. Открытие регулярного движения поездов по трассе первой линии от станции "Московская" до станции "Институт культуры" намечается 30 июня т.г. в канун 40-летия освобождения Белоруссии от немецко-фашистских захватчиков.

В состав пускового комплекса входят вагонное депо, инженерный корпус, перегонные тоннели протяженностью 8,6 км, 8 станций, тупика, соединительная ветка, притоннельные и пристанционные сооружения, пешеходные переходы с входами, сети и системы инженерно-технического обеспечения.

За семь лет на возведении объектов метрополитена с учетом переустройства Ленинского проспекта освоено 119 млн. рублей капитальных вложений, в том числе около 105 млн. - на строительномонтажных работах.

Строителями и монтажниками было разработано 1,2 млн. куб. метров грунта, осуществлена проходка закрытым способом 11,2 км. тоннелей, забито 100 км свай, смонтировано более 75 тыс. куб. метров сборного железобетона и уложено в дело 140 тыс. куб. метров бетона, облицовано естественным камнем около 50 тыс. кв. метров конструкций, проложено 850 км кабелей, установлено 10,7 тысяч светильников, смонтированы и произведена наладка систем электроснабжения, вентиляции, теплоснабжения, водоснабжения,

3. 109а

2
водоотвода, канализации, автоматики и телемеханики, а также всех видов сигнализации и связи.

Досрочное сооружение метрополитена, который является главной стройкой столицы республики, успешно осуществлено благодаря постоянному вниманию и помощи ЦК КПБ, Совета Министров БССР, союзных и республиканских министерств и ведомств. В нем приняло участие 26 подрядных строительных и специализированных организаций, 12 проектных институтов, более 55 предприятий-изготовителей нестандартизированного оборудования, конструкций и художественных изделий. Поставку материалов и оборудования осуществляли около 120 промышленных предприятий из 80-ти городов страны. В решении инженерно-технических вопросов, связанных со строительством метрополитена, участвовало 8 научно-исследовательских институтов, ряд ведущих лабораторий. В наиболее напряженные месяцы количество участников строительства превышало 18 тыс. человек.

Минский метрополитен проектировался и строился основываясь на богатейших традициях и передовом опыте отечественного метростроения. Подрядными организациями применялись высокопроизводительные строительные машины и механизмы, горнопроходческая техника, передовые методы производства работ и прогрессивная технология строительства. Так, впервые в практике отечественного метростроения внедрены в производство типовые станции мелкого заложения, что позволило почти вдвое сократить типоразмеры сборного железобетона и тем самым уменьшить расход материалов на оснастку, сократить сроки монтажа и повысить производительность труда. Примененный горнопроходческий комплекс серийного производства по возведению тоннельной обделки из монолитно-прессованного бетона обеспечил экономию 16 тыс. тонн чугунных тубингов или 9,6 тыс. тонн арматуры. Сооружение несущих стен станции "Площадь Ленина" методом "стенка в грунте" дало экономию более 370 тонн металлопроката и стальных труб большого диаметра.

За годы строительства метро внедрено более 700 рационализаторских предложений с общим экономическим эффектом 2,7 млн. рублей.

Успешно были решены задачи по сооружению станций и проходке перегонных тоннелей в обводненных грунтах под дулом реки Свислочь и железнодорожными путями станции "Минск-Пассажирский".

3
Сохранены без отселения 29 зданий и сооружений, попадавших в зону деформаций. Достигнуто в целом высокое качество строительномонтажных, специальных отделочных и архитектурно-художественных работ.

В период сооружения первой очереди метрополитена партийные организации придавали большое значение идеологическому обеспечению производственной деятельности, развитию трудовой и политической активности рабочих и служащих.

Ежегодно, из квартала в квартал перевыполнялись плановые задания и социалистические обязательства строительномонтажными организациями. Высокие темпы строительства позволили сверх плановых заданий освоить 12,6 млн. рублей капитальных вложений, в том числе 9,5 млн. рублей строительномонтажных работ и достичь опережения строительства метрополитена на 6 месяцев.

Широкое распространение в коллективах строителей получило соревнование по принципу рабочей эстафеты, повсеместно были приняты повышенные обязательства по досрочному пуску метро к 40-летию освобождения республики от фашистских оккупантов, на всех участках оформлена и оперативно обновляется наглядная агитация, отражающая ход трудового соперничества, опыт работы трудовых коллективов, лучших тружеников.

Активное участие в строительстве объектов метрополитена принимали комсомольцы и молодежь города. Все станции были объявлены районными комсомольскими стройками, на субботниках и воскресниках молодежь города отработано более 70 тыс. человеко-дней.

Строительство метро постоянно освещалось на страницах газет "Минская правда", "Вечерний Минск", в передачах радиовещания на Минск и Минскую область, в стенной печати.

Для большинства метростроителей характерны творческое отношение к делу, высокая сознательность и организованность, стремление самоотверженным трудом крепить экономическое и оборонное могущество Родины. В коллективе работает 850 ударников коммунистического труда, 76 наставников молодежи. За время, прошедшее с начала строительства, более 2 тыс. человек отмечены грамотами, благодарственными письмами и другими формами морального поощрения по линии администрации, партийной, профсоюзной и комсомольской организаций.





РАСПОРЯЖЕНИЕ

31 октября 1991г.

г. Минск

№ 578р

Утвердить представленное Госакономпланом и согласованное с Министерством путей сообщения СССР, Госстроем и Минским горисполкомом технико-экономическое обоснование строительства участка продления второй линии Минского метрополитена от станции "Автозаводская" до станции "Социалистическая" / "Могилевская" / с электродепо, разработанное институтом "Минскметропроект", со следующими основными показателями:

строительная длина участка продления второй линии	-	1,53 км
служебная ветка в электродепо	-	1,07 км
количество станций	-	1
расчетная стоимость строительства, принятая с учетом заключений Главгосэкспертизы Госстроя СССР и Главгосэкспертизы Госстроя Республики Беларусь, общая /в ценах 1991 года/ в том числе:	-	156,55 млн. рублей
объектов производственного назначения	-	149,08 млн. рублей
дополнительных устройств	-	6,64 млн. рублей
объектов социальной сферы	-	0,83 млн. рублей

При дальнейшем проектировании указанного участка руководствоваться заключениями Главгосэкспертизы Госстроя СССР от 17 июля 1991г. №АЧ-547-8/8 и Главгосэкспертизы Госстроя Республики Беларусь от 13 сентября 1991г. №212-8/91.

Председатель^{sf} Совета Министров
Республики Беларусь

М. Мясникович

07

РАСПОРАЖЕНИЕ
РАСПОРЯЖЕНИЕ

30 апреля 1992г. № 426р

г. Минск

Утвердить представленный Госстроем и Госакономпланом прилагаемый перечень крупных и сложных сооружений по отрасли "Метрополитены", для строительства которых должны разрабатываться в 1992-1993 годах технико-экономические обоснования.

Председатель^{sf} Совета Министров
Республики Беларусь

М. Мясникович

07

07

29.04

УТВЕРЖДЕН
распоряжением Совета Министров
Республики Беларусь
от 30 апреля 1992 г. № 426р

ПЕРЕЧЕНЬ

крупных и сложных сооружений по отрасли "Метрополитены", для строительства которых должны разрабатываться в 1992-1993 годах технико-экономические обоснования

Наименование сооружений	! Проектная ! организация !	! Срок сдачи ! технико-экономического обоснования ! заказчика
Участок первой линии Минского метрополитена от станции "Восток" до станции "Спорткомплекс"	арендное предприятие "Минскметропроект"	1У квартал 1992 г.
Участок второй линии Минского метрополитена от станции "Пушкинская" до станции "Красный Бор"	"-"	II квартал 1993 г.



В ноябре 2020 года был запущен первый участок 3-й линии минского метро, которая пока включает 4 станции. Уникальность новой линии в том, что все технологические процессы здесь полностью автоматизированы. Также впервые в Минске на платформах установлены системы автоматических станционных дверей (ДАС) – защитные экраны, исключающие возможность падения пассажиров на рельсы. Кроме того, на 3-й линии, которая соединила северные и южные районы города с центром, начали курсировать новые электропоезда, производство которых налажено на совместном предприятии «Штадлер Минск».

Минским метрополитеном на постоянной основе проводятся работы по формированию доступной среды жизнедеятельности для инвалидов и других физически ослабленных лиц.

Современное минское метро – это 3 линии с 33 станциями – 1-я линия Московская (15), 2-я линия Автозаводская (14), 3-я линия Зеленолужская (4) длина путей – 41,74 км, скорость – 45 км/ч (на отдельных участках до 80 км/ч), пассажиропоток – около 800 тысяч в день. По объему пассажирских перевозок минская подземка занимает 4-е место среди 16 метрополитенов СНГ, уступая лишь Москве, Санкт-Петербургу и Киеву. В планах развития Минского метрополитена – четыре линии общей протяженностью 87,9 км с 63 станциями.