



- [ГУП «Петербургский метрополитен»](#)
- [Информация для пассажиров](#)
- [Услуги](#)
- [Персонал](#)
- [Пресс-служба](#)
- [Контакты](#)
- [Закупки](#)
- [Продажи](#)
- [Схема метрополитена](#)
- [Пополнить ресурс](#)

ГУП «Петербургский метрополитен»

[8-800-350-11-55](tel:8-800-350-11-55)

- [Схема метро](#)
- [Виды проездных билетов](#)
- [О метрополитене](#)
  - [Стратегия метрополитена](#)
  - [Юбилейные жетоны](#)
  - [Интерактивный центр истории метрополитена](#)
  - [Экономические показатели](#)
  - [Годовые отчеты](#)
- [Пассажирам](#)
  - [Правила и памятки](#)
  - [Перехватывающие автостоянки](#)
  - [Транспортная безопасность](#)
  - [Законодательство](#)
  - [Часто задаваемые вопросы](#)
  - [Wi-fi в метро](#)
- [Пресс-служба](#)
  - [Творческие конкурсы и мероприятия](#)
  - [Видео](#)
  - [Клуб друзей метро](#)
  - [Новости](#)
- [Услуги](#)
  - [Проектно-конструкторские работы](#)
  - [Аренда](#)
  - [Реклама](#)
  - [Кино, фото, видеосъемка](#)
  - [Поликлиника](#)
  - [Санаторий «Балтийский берег»](#)
  - [Услуги - Досуг](#)
- [Контакты](#)
- [Закупки](#)
  - [Положение о закупках «ГУП Петербургский метрополитен»](#)
  - [Сведения о размещенных закупках «ГУП Петербургский метрополитен»](#)
  - [Сведения о размещенных мониторингах цен](#)
  - [Перечень типовых замечаний к заявкам участников процедур закупок](#)
  - [Перечень товаров, работ, услуг, закупки которых осуществляются только у МСП](#)
  - [Размещенные на сайте документы и сведения](#)
  - [Информация о проводимых семинарах](#)
  - [Сведения о требованиях к продукции](#)

- [Сведения о финансовой поддержке АО Федеральной корпорации по развитию малого и среднего предпринимательства](#)

- [Продажи](#)



- [ГУП «Петербургский метрополитен»](#)
- [История метрополитена](#)
- [Руководство метрополитена](#)
- [Стратегия метрополитена](#)
- История метрополитена
  - [Станция «Историческая»](#)
- [Перспективы развития метрополитена](#)
- [Документы](#)
- [Юбилейные жетоны](#)
- [Интерактивный центр истории метрополитена](#)
- [Импортозамещение](#)
- [Инновации](#)
- [Экономические показатели](#)
- [Годовые отчеты](#)
- [Технический комитет 150](#)
- [Станции метрополитена](#)
- [Личный прием граждан](#)

# История метрополитена

## Первые проекты

Идея создания в северной столице Российской империи Санкт-Петербурге городской внеуличной железной дороги - метрополитена - имеет давнюю историю и уходит своими корнями в XIX столетие. Еще в 1820 году инженер Торгованов обращался через графа М.А. Милорадовича к Александру I с проектом устройства тоннеля под Невой. Предложение получило резолюцию: "Выдать Торгованову из кабинета 200 р. и обязать его подписью впредь проектами не заниматься, а упражняться в промыслах, ему свойственных". С близкими идеями и так же безрезультатно выступал известный изобретатель-самоучка И.П. Кулибин. Неосуществленными проектами в силу обстоятельств остались тогда и петербургские разработки знаменитого "отца тоннелестроения" английского инженера французского происхождения Марка Изамбара Брюнеля. Сооруженный в 1855 году Николаевский (Благовещенский) мост на какое-то время отодвинул решение задачи соединения невских берегов и грузо-пассажирских перевозок из центра на Васильевский остров. Однако уже вскоре она встала с новой остротой. На рубеже столетий Петербург превратился в быстрорастущий промышленный город, исторический центр которого оказался средоточием деловой активности. Оживление городской жизни, рост интенсивности движения на старых улицах и проспектах заставили обратить внимание на новые, еще не традиционные способы решения транспортной проблемы.



*Интенсивность движения на улицах города в конце XIX - начале XX в. уже смущала футурологов: в Санкт-Петербурге насчитывалось тогда более 26 тысяч ломовых извозчиков, около 15 тысяч легковых экипажей, 370 вагонов с конной и паровой тягой, сотни омнибусов и автомобилей, с 1907 г. пошел трамвай и уже ездил около 10 автобусов. На снимке: Садовая ул. Нач. XX в. Фотограф К. Булла*

*Невский проспект. 1896. Фотограф К. Булла*



*Николаевская набережная. Нач. XX в. Фотограф К. Булла*



В 1889 году Правление Балтийской железной дороги выдвинуло первый проект внутригородской магистрали между Балтийским и Финляндским вокзалами. Этим было положено начало многочисленным предложениям и разработкам - своего рода предтечам петербургского метрополитена, с конца 1890-х гг. почти ежегодно поступавшим от различных организаций и частных лиц. В большинстве первых проектов городская железная дорога предназначалась прежде всего для соединения всех вокзалов единой линией, а также для разгрузки движения по Невскому проспекту - основной магистрали российской столицы. Следует отметить, что для проектов того времени характерно стремление не столько соединить центр города с отдаленными окраинами на юге или за Новой Деревней, сколько разгрузить его от уличного транспорта. Почти все предреволюционные разработки предусматривали строительство надземных линий на эстакадах, применявшихся в те годы во многих городах мира, при широком использовании трасс петербургских каналов - Обводного, Екатерининского (ныне им. Грибоедова), Введенского и других. В 1900 году И.В. Романов испытал участок надземной подвесной монорельсовой дороги в районе Гатчины. Испытания прошли успешно. Позднее Романов создал проект Кольцевой дороги вокруг Петербурга.



*Отъезжающие у Николаевского вокзала. 1913. Фотограф неизвестен*

В 1901 году инженер Печковский предложил построить дачный вокзал в середине Невского проспекта, у Казанского собора, и соединить его эстакадно-подземной дорогой (над Екатерининским и Обводным каналами и соответственно под Забалканским проспектом) с Балтийским и Варшавским вокзалами. В том же году инженер Решевский, работавший по заданию Министерства путей сообщения, разработал два варианта проекта, целью которого было соединение линий всех петербургских вокзалов в единый городской узел. Интереснейшие разработки - плод нескольких лет кропотливого труда - выдвигал один из первых теоретиков отечественного метростроения, инженер путей сообщения П.И. Балинский. Его схема предусматривала строительство шести городских линий, в том числе двух больших кольцевых трасс общей протяженностью в 95,5 верст (172 км).

Строительные работы (с учетом засыпки низменных районов города во избежание наводнений, возведения 11 крупных мостов, сооружение насыпей и эстакад высотой 5-10 м, прокладки собственно железнодорожных линий и т.д.) обходились по его проекту в 190 млн. рублей.



*Казанский собор. По проекту инженера Печковского рядом с ним должен был вырасти дачный вокзал, соединяющий центр Невского проспекта с Балтийским и Варшавским железнодорожными вокзалами. 1911. Фотограф неизвестен*



*Панорама Санкт-Петербурга. 1860-е гг. Литография И.Шарлеманя*

Опираясь на статистические расчеты и тщательно проанализированные примеры из мировой практики, Балинский был абсолютно убежден в целесообразности внедрения этого начинания в России. "В наше тяжелое время, - писал он, - невозможно и прямо-таки безбожно заставлять бедного и среднего обывателя тратить на одни только передвижения в течение суток столько времени. Поэтому нет никаких сомнений, что в миллионных городах... сама необходимость заставляет приступить к устройству в них таких путей сообщения, которые бы не зависели от все увеличивающегося уличного городского движения и которые бы обладали наибольшей провозоспособностью и скоростью, т.е., иначе говоря, необходимо приступить к устройству метрополитенов". Выступая в 1902 году в Московской городской думе в защиту своих проектов, он, в развитие этой мысли, с сожалением констатировал, что к тому времени все крупнейшие города мира "с миллионным населением и выше имеют уже у себя или устраивают (как в Токио) городские железные дороги большой скорости или метрополитены, и исключением... являются лишь три европейских города: Санкт-Петербург, Москва и Константинополь и шесть азиатских городов: Кантон, Калькутта, Пекин, Сиангтан, Сянган и Чанджоу". Подобные суждения в целом находили сочувствие и у предпринимателей, и у некоторых видных государственных деятелей. Идею метрополитена, в частности, поддерживал С.Ю. Витте, знакомый с проектами Балинского и вполне одобрявший его сметные расчеты.

Практически одновременно с предложением Балинского (в 1902 г.) был представлен и проект инженера Г.А. Гиршсона, над которым автор продолжал еще работать в течение семи последующих лет. Он предполагал соединение Балтийской и Варшавской железных дорог и планировал дальнейшее продление линии по набережной Фонтанки, Екатерининскому каналу Лебяжьей канавке, через Неву к Каменноостровскому проспекту и далее через Б. Невку к Финляндской железной дороге. Этим проектом намечалась прокладка подземной трассы под Невским проспектом - от Московского вокзала до Дворцовой площади.

Свои идеи по созданию внутригородской железной дороги предлагали в разное время инженеры Н.О. Кульжинский (1902), А.Н. Горчаков (1909), Ф.Е. Енакиев (1912), Г.О. Графтио (июнь 1917), а также Управление городских железных дорог (1917). Однако борьба различных, часто противоречащих друг другу интересов при обсуждении всех этих проектов в многочисленных инстанциях и необходимость больших финансовых затрат для их осуществления оказались тогда непреодолимыми препятствиями на пути воплощения в жизнь идеи Петербургского метрополитена. Возвращение к ней произошло лишь в 1930-е годы, в совершенно иную историческую эпоху.

*Набережные рек и каналов виделись многим как наиболее удобные трассы городской железной дороги. На снимке: перспектива реки Фонтанки от Симеоновского моста к Невскому проспекту. 1900. Фотограф К. Булла*



*Среди многих вариантов разгрузки одной из самых оживленных магистралей города - Невского проспекта рассматривалось сооружение подземной железной дороги от Московского вокзала до Дворцовой площади. На снимке: перспектива Невского проспекта. Нач. XX в. Фотограф К. Булла*



*Дворцовая площадь - конечный пункт подземной магистрали Гирисона, проходящей под Невским проспектом. Нач. XX в. Фотограф К. Булла*



Подобная же судьба выпала в начале века и первым проектам метрополитена в Москве. В 1902 году инженер Балинский, предложения которого не нашли поддержки в Петербурге, выдвинул аналогичную идею перед московскими городскими властями. Используя традиционно сложившуюся радиально-кольцевую структуру улиц Москвы и то обстоятельство, что к городу подходило девять линий железных дорог, он решил сосредоточить пересадку и перегрузку на все направления в едином Центральном вокзале у Красной площади. Он предложил продлить железнодорожные пути к Центральному вокзалу по эстакадам над Тверской улицей и в Замоскворечье, а также создать замкнутый сложный контур над Садовым и Бульварным кольцом. К концу года в соавторстве со строителем крупнейших мостов на Транссибирской магистрали инженером Е.К. Кнорре он дополнил свою схему внеуличными магистральными лучами. Протяженность сети, включающей в себя 28 км эстакад и 11 км подземной дороги, составляла в общей сложности 105 км.

Отношение гласных Московской городской думы к предложенным проектам было неоднозначным, но безусловно заинтересованным. Перспективы дела уже просматривались, а потому вокруг развернулась нормальная закулисная борьба, и Балинский ее проиграл. Иронизируя над ним, газета "Русское слово" писала: "От его речей несло соблазном. Как истинный демон, он обещал Москву опустить на дно морское и поднять на облака". Обобщая свое отрицательное отношение ко всем "чужим" разработкам, председатель Городской думы А.И. Гучков обрушивался на идею в целом: "По своей фантастичности проект метрополитена в городе Москве равен только прорытию Панамского канала". В результате Дума постановила: "Господину Балинскому в его домогательствах отказать".

Почти одновременно с Балинским в городскую думу Москвы подали проект метрополитена инженеры Антонович, Галиневич и Дмитриев. Их проект предусматривал радиально-кольцевую схему внеуличной железной дороги, соответствующую исторической структуре улиц города.

Москва. Вид с колокольни Ивана Великого. До 1914 г. Фотограф неизвестен



Панорама Москвы конца XIX - начала XX в. (фотограф неизвестен) и схема метрополитена в ее центральной части по проекту Балинского-Кнорре



Предлагалась замкнутая 36-километровая кольцевая линия, проложенная между Садовым кольцом и окружной железной дорогой и четыре радиуса (Тверской, Почеровский, Замоскворецкий и Арбатский). При этом Арбатский радиус предполагался подземным, а все остальные части линии должны были строиться на эстакадах. В последующие годы поступали предложения и других соискателей, среди которых были и иностранные предприниматели - например, американский бизнесмен Хофф. В 1911 году Московская городская управа обнародовала свою концепцию чисто городского метрополитена, а в 1912 году привлекла к ее доработке Кнорре. В этом проекте предлагались три первоочередных диаметра и перспективная линия по Садовому кольцу. Однако так же, как и в Петербурге, финансовые и технические трудности помешали осуществлению этих проектов.

Лубянская площадь.  
1905 -1908 гг. Фотограф  
неизвестен





## История Петербургского метро

[Полная версия сайта](#)

Поиск

© 2007—2022 ГУП «Петербургский метрополитен»

Разработка мобильной версии — [Веб Анатомия](#)

- [Электронное обращение](#)
- [Карта сайта](#)

