**Мінскі метрапалітэн**

Гісторыя Мінскага метрапалітэна пачалася ў сямідзясятыя гады мінулага стагоддзя. У той час у СССР метро будавалі ў гарадах, насельніцтва якіх складала не менш за мільён чалавек. У 1972 годзе ў Мінску нарадзіўся мільённы гараджанін. У тагачаснай сталіцы Беларусі размяшчалася каля ста пяцідзесяці буйных заводаў, фабрык. І наземны грамадскі транспарт літаральна задыхаўся ад перагружанасці. Вырашыць транспартную праблему мегаполiса можна было толькi з дапамогай метро. Мінская падземка стала дзявятым метрапалітэнам на тэрыторыі СССР.

3 мая 1977 года пад Мінскам пачалося будаўніцтва новага віду грамадскага транспарту. 30 чэрвеня 1984 года, напярэдадні саракавой гадавіны вызвалення Мінска ад нямецка-фашысцкіх захопнікаў, быў адкрыты рух цягнікоў ад станцыі «Маскоўская» да станцыі «Інстытут культуры».

Першая лінія Мінскага метрапалітэна спачатку ўключала восем станцый. Пазней яна тры разы падаўжалася і цяпер складаецца з чатырнаццаці станцый. Маскоўская лінія перасякае Мінск з паўночнага ўсходу на паўднёвы захад і амаль цалкам праходзіць пад галоўнай магістраллю горада – праспектам Незалежнасці.

У 1985 годзе пачалося будаўніцтва другой лініі метро ад станцыі «Фрунзенская» да станцыі «Трактарны завод». У склад гэтай лініі спачатку ўваходзіла толькі шэсць станцый. 31 снежня 1990 года было адкрыта пяць станцый, а праз тры месяцы адкрылі станцыю «Першамайскую». Пасля гэтага Аўтазаводская лінія падаўжалася чатыры разы і сёння складаецца з чатырнаццаці станцый. Яна перасякае сталіцу з паўднёвага ўсходу на захад.

У сувязі з высокім узроўнем пад’ёму грунтовых вод станцыі метрапалітэна давялося размяшчаць усяго на глыбіні дзесяць – сямнаццаць метраў. Каб не пашкодзіць архітэктурны ансамбль Мінска, пракладку тунэляў і будаўніцтва станцый прыйшлося весці з высокай ступенню дакладнасці. Метро было прынята ў эксплуатацыю з выдатнай адзнакай. Спускаючыся ў метро ўпершыню, людзі траплялі літаральна ў падземныя палацы. Кожная станцыя мела свой непаўторны архітэктурны твар. Але галоўнае заключалася ў тым, што была паспяхова вырашана транспартная праблема.

Сучасны Мінскі метрапалітэн складаецца з дзвюх ліній агульнай працягласцю трыццаць пяць з паловай кіламетраў. Сталічная падземка перавозіць больш за семсот тысяч пасажыраў у суткі.

Усе станцыі метро маюць падземныя вестыбюлі, уваход у якія ў большасці выпадкаў сумешчаны з падвулічнымі пешаходнымі пераходамі. Уваходы ў станцыі «Купалаўская», «Кастрычніцкая» і «Плошча Леніна» ўбудаваны ў дамы. У сувязі з невялікай глыбінёй залягання спуск на большасць станцый ажыццяўляецца пры дапамозе лесвічных маршаў. Эскалатары ўсталяваны толькі на дзевяці станцыях. Усе станцыі метрапалітэна абсталяваны радыётэлефоннай сувяззю, а таксама сістэмай відэаназірання з рэгістрацыяй падзей у рэжыме рэальнага часу.

У мастацкiм афармленнi станцый прысутнiчаюць пэўная строгасць, лаканiзм, нацыянальныя матывы. У архiтэктурным афармленнi сучасных станцый выкарыстоўваюцца прыродныя матэрыялы (гранiт, мармур) у спалучэннi са шклом, металам, металакерамiкай. Пры гэтым станцыi адрознiваюцца танальнасцю апрацоўчых матэрыялаў, у сувязі з чым ствараюць розныя настроі. Афармленне станцый абумоўлена мастацкай прывязкай да месца, дзе яна знаходзiцца. Напрыклад, побач са «Спартыўнай» размяшчаецца Лядовы палац – адсюль тэма зiмы ў афармленнi станцыі. Яе інтэр’ер вытрыманы ў халодным каларыце колераў: белы мармур калон, блакiтная столь, сцены з нержавейкi. Інтэр’ер станцыi «Кунцаўшчына» выкананы ў сонечнай, вохрыста-залацiстай гаме. У выніку ствараецца атмасфера цёплага восеньскага дня.

Пры распрацоўцы iнтэр’ера «Каменнай Горкi» выкарыстаны камп’ютарныя тэхналогii трохмернага мадэлявання, якія дазволілі падабраць яркiя дэталi афармлення, дасягнуць гармонii колераў i святла.

Сёння Мінскі метрапалітэн – найбольш камфартабельны, экалагічна чысты і самы папулярны від гарадскога пасажырскага транспарту беларускай сталіцы.

*Паводле інтэрнэт-рэсураў.*