

# Быстро, удобно, надежно: в Минске делают ставку на развитие метрополитена

**MH** [minsknews.by/bystro-udobno-nadezhno-v-minske-delayut-stavku-na-razvitie-metropolitena](https://minsknews.by/bystro-udobno-nadezhno-v-minske-delayut-stavku-na-razvitie-metropolitena)

Все новости автора

18 мая 2026 г.

Скоростные трамваи нередко называют равноценной альтернативой метро. Однако специалисты в сфере проектирования городской инфраструктуры видят ситуацию иначе. Директор «Минскинжпроекта» Алексей Говорко рассказал корреспонденту агентства «Минск-Новости», в чем ключевые преимущества столичной подземки и почему ее развитие остается приоритетной задачей.



Фото носит иллюстративный характер

В соответствии с разрабатываемым генеральным планом Минска сохраняется преимущество решений по развитию общественного пассажирского транспорта на электрической тяге.

— Метро имеет ряд преимуществ. Среди них: максимальная провозная способность, оптимальная скорость движения и при этом полная независимость от автомобильного и пешеходного трафика,— подчеркнул А. Говорко. — Тоннели прокладываются преимущественно под улицами, поэтому в условиях плотной минской застройки реже возникает необходимость сносить здания. Более того, чтобы с нуля организовать движение, например, скоростного трамвая, потребуется либо забрать полосы

*уавтомобилистов, либо расширять улицы за счет новых земельных участков.*

Строительство третьей линии метрополитена было запланировано еще в начале 2000-х. Расчетный пассажиропоток в часы пик — 9,8 тыс. человек в одном направлении на перегонах в центральной части города. Но со временем градостроительные приоритеты изменились. В районе Сельхозпоселка так и не появилась плотная многоэтажная застройка, а продление Зеленолужской линии потребовало бы сноса значительной части частного сектора. В то же время в столице приступили к реализации масштабного инвестпроекта — «Северный Берег». Там, по предварительным прогнозам, будут жить более 130 тыс. человек.

*— Поэтому принято решение о смещении очередности строительства метрополитена в пользу четвертой линии. Ее задачи— распределить пассажиропотоки на радиальные направления общественного транспорта (маршруты, связывающие окраины с центром), а также перенаправить потоки людей на менее загруженные направления,— добавил директор «Минскинжпроекта». — Сувеличением протяженности четвертой линии расчетный пассажиропоток будет повышаться до 9,7 тыс. человек в час пик на наиболее загруженном перегоне (водном направлении).*

Генеральный план Минска не исключает развития и других видов транспорта, включая и трамвай. Но чтобы оставаться востребованным у населения, он должен курсировать быстро и регулярно, избегая заторов на дорогах. Добиться такого результата можно только на обособленных полосах, полностью изолированных от машин и пешеходов.

*— Реализовать это сложно. Повторюсь, создание таких «коридоров» неизбежно требует либо уменьшать количество полос для автомобилей, либо выделять на эти цели дополнительные участки земли,— уточнил А. Говорко.*

Современный наземный транспорт — это не только привычные автобусы, троллейбусы или трамваи. На сегодняшний день ставку делают на электробусы, которые славятся своей экологичностью и высокой маневренностью.

*— Оптимальная транспортная система города— это всегда баланс. Метро и трамвай создают мощный скоростной каркас на*

*более дальние расстояния, а автобусы, троллейбусы и электробусы связывают районы на коротких дистанциях. Именно такое разнообразие делает перемещение по Минску удобным,—*  
подытожил А. Говорко.

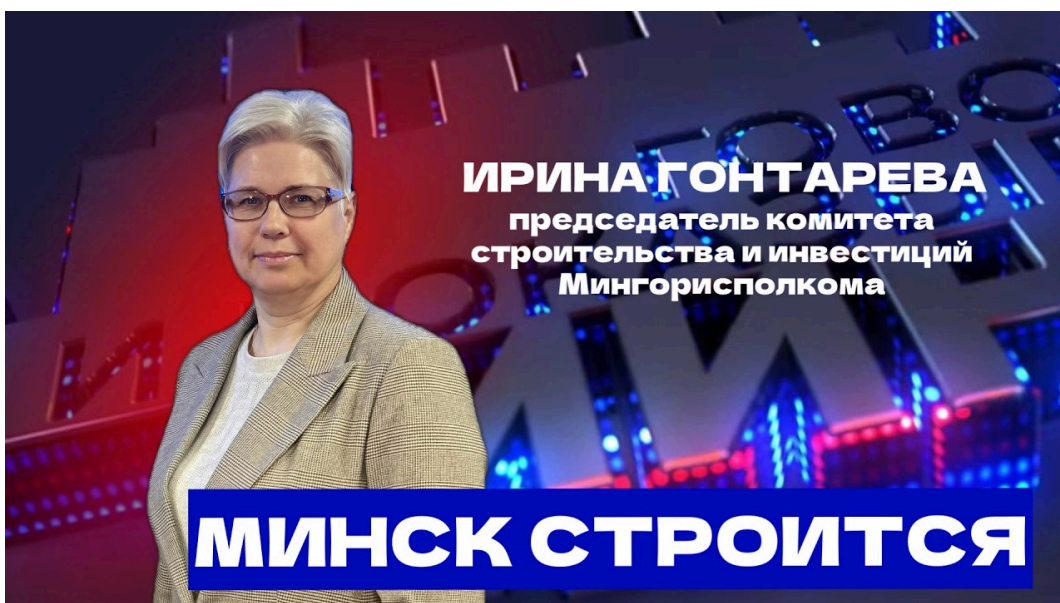
## **Справочно**

В столице тоннели метрополитена прокладываются преимущественно под магистральными улицами. Четвертая линия не станет исключением. Предполагается, что она пройдет под вторым транспортным кольцом или вблизи него.

## **Читайте также:**

---

## **Смотрите также:**



Новые места жилой застройки и сокращение объемов строительства