

АЛЕКСАНДЕР АРСЛАНОВ

МЕТРО, КОТОРОГО НЕТ

ИСТОРИЯ УФИМСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА,
КОТОРОЕ МОГЛО ПОЯВИТЬСЯ



пр. Октября
Горсовет
→

УФА МЕТРО

ОСНОВАНО
НА РЕАЛЬНЫХ
СОБЫТИЯХ

1996–2026

ИСТОРИЯ
ПРОДОЛЖАЕТСЯ



Александр Арсланов
МЕТРО, КОТОРОГО НЕТ.
Уфа между памятью и будущим

<https://litres.ru/74338242>

SelfPub; 2026

Аннотация

«Метро, которого нет» — документально-художественная книга Александра Арсланова об Уфе, её несостоявшемся метрополитене и мечте, которая пережила десятилетия.

Когда-то линии будущего метро появились на чертежах, станции получили названия, инженеры исследовали сложную уфимскую землю, а в 1996 году был заложен первый камень. Казалось, ещё немного — и под городом пойдут поезда. Но сроки переносились, менялась страна, менялась Уфа, а метро постепенно превратилось в городскую легенду.

Читатель пройдёт по станциям, которых нет, услышит воображаемый поезд под проспектом Октября и увидит Уфу такой, какой она могла бы стать. А в 2026 году история неожиданно получает продолжение: власти вновь заговорили о проработке идеи метро.

Книга основана на общедоступных исторических сведениях и авторской художественной интерпретации. Права третьих лиц не присваиваются.

Так закончилась эта история — или первый поезд просто опаздывает?

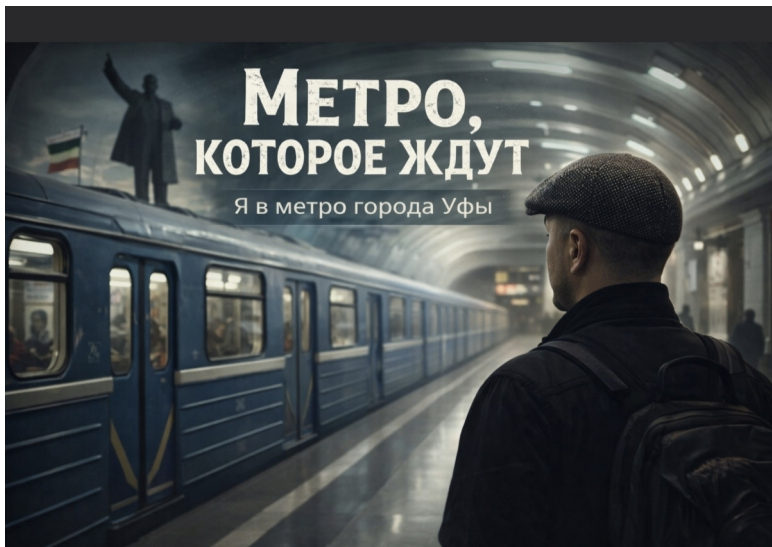
Александр Арсланов

Содержание

ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА	6
Уфимский метрополитен: проект длиной в десятилетия	6
ГЛАВА I	12
ПОЕЗД ПОД ПРОСПЕКТОМ	12
ГЛАВА II	22
ГОРОД ПОД ГОРОДОМ	22
Конец ознакомительного фрагмента.	25

МЕТРО, КОТОРОГО НЕТ. Уфа между памятью и будущим ИСТОРИЧЕСКАЯ СПРАВКА

**Уфимский метрополитен:
проект длиной в десятилетия**



История уфимского метро началась задолго до того, как оно превратилось в городскую легенду.

Во второй половине XX века Уфа быстро росла. Промышленный север, Черниковка, проспект Октября, исторический центр и новые жилые районы формировали необычную транспортную географию: город вытягивался на многие километры, а основные пассажирские потоки концентрировались вдоль нескольких магистралей.

В 1971 году был принят новый генеральный план развития Уфы, рассчитанный в том числе на дальнейший рост населения. К концу 1970-х годов идея скоростного внеуличного транспорта становилась для города всё более актуальной.

Особенно важным оказался следующий рубеж.

Уфа стала городом-миллионником.

В 1981 году комиссия Госплана СССР одобрила решение о строительстве в городе метрополитена.

Работу над технико-экономическим обоснованием поручили московскому институту «Метрогипротранс». По воспоминаниям бывшего председателя Госплана Башкирской АССР Ивана Мироненко, к концу 1983 года технико-экономическое обоснование было завершено, а в 1987 году появился проект пусковой очереди между районом Горсовета и промышленной зоной. Рассматривался участок с четырьмя станциями.

Предполагалось, что метро свяжет наиболее важные ча-

сти вытянутого города и примет на себя значительную часть пассажирского потока.

Но проектирование столкнулось с одной из главных особенностей Уфы — её геологией.

Город расположен на территории со сложными карстовыми условиями. Для строительства подземных сооружений требовались серьёзные инженерно-геологические исследования.

В 1993 году Институт геологии Уфимского научного центра Российской академии наук разработал карту карстовых пород. В том же периоде продолжалась разработка проекта первой очереди метро.

Несмотря на распад Советского Союза и тяжёлое экономическое положение начала 1990-х, от идеи метро сразу не отказались.

Генеральный план Уфы 1995 года предусматривал уже **две линии метрополитена**.

Первая линия должна была пройти в основном вдоль городской оси и проспекта Октября — от юго-западной части города в сторону Черниковки и северной промышленной зоны. Её проектная длина составляла около **15,1 километра**, предусматривалось строительство **11 станций**.

То есть метро существовало уже не только как разговор о далёком будущем.

Были схемы.

Расчёты.

Названия станций.

Инженерные изыскания.

Проектные решения.

В мае 1996 года история уфимского метро получила один из самых символических эпизодов: во время визита в Уфу президент России Борис Ельцин принял участие в церемонии закладки первого камня будущего метрополитена. Однако к полноценному строительству подземной линии это не привело.

Экономическая ситуация 1990-х годов практически лишила город возможности самостоятельно реализовать настолько дорогой инфраструктурный проект.

Метро снова стало будущим.

Шли годы.

Уфа продолжала расти, менялась транспортная система, увеличивалось число автомобилей, а первоначальный проект становился всё сложнее реализовать экономически.

В итоге идея классического метрополитена уступила место поиску более доступных вариантов скоростного общественного транспорта.

В 2011 году проект строительства метро был отменён городскими властями. В качестве одной из альтернатив впоследствии рассматривалось развитие скоростного трамвая.

Так закончилась официальная история одного проекта.

Но не закончилась история самой идеи.

За десятилетия уфимское метро прошло необычный путь:

от инженерных расчётов — к генеральным планам; от генеральных планов — к обещанию строительства; от обещания — к несостоявшемуся проекту; от проекта — к городской памяти.

Именно поэтому сегодня разговор об уфимском метро — это разговор не только о транспорте.

Это часть истории города.

Истории о том, каким Уфа хотела видеть своё будущее.

И о линии, которая была проведена на карте, но так и не появилась под землёй.

Краткая хронология

1971 — принят генеральный план развития Уфы, учитывавший дальнейший рост города.

Конец 1970-х — активно обсуждается и проектируется идея метрополитена для растущей Уфы.

1981 — комиссия Госплана СССР одобряет решение о строительстве Уфимского метрополитена.

1983 — завершается технико-экономическое обоснование проекта, выполненное при участии «Метрогипротранса».

1987–1988 — разрабатываются варианты первой очереди будущего метро.

1993 — продолжается проектирование первой очереди; специалисты Института геологии УНЦ РАН составляют кар-

ту карстовых пород Уфы.

1995 — новый генеральный план предусматривает две линии метро; первая — около 15,1 км и 11 станций.

1996 — в Уфе символически закладывают первый камень будущего метрополитена.

2011 — проект классического метрополитена отменяется; дальнейшие транспортные концепции всё больше ориентируются на альтернативные виды скоростного общественного транспорта.

История уфимского метро оказалась историей дороги, которую начали прокладывать на бумаге, но которой предстояло продолжиться уже в городском воображении.



ГЛАВА I

ПОЕЗД ПОД ПРОСПЕКТОМ



Закройте глаза.

Представьте Уфу зимой.

Февраль.

Семь часов вечера.

Проспект Октября забит машинами. Снег летит прямо в

лицо, ветер забирается под воротник, а на остановке «Горсовет» человек тридцать ждут автобус.

Кто-то смотрит на часы.

Кто-то нервно выходит к дороге.

Кто-то уже перестал ждать сидя и просто ходит туда-сюда, чтобы согреться.

Вдалеке появляются фары.

Все одновременно поворачивают головы.

Автобус?

Нет.

Мимо проходит грузовик.

Кто-то тихо ругается.

И снова ожидание.

Но теперь представьте другое.

Тот же вечер.

Тот же снег.

Тот же «Горсовет».

Только остановки больше нет.

На её месте светится красная буква:

М.

Вы открываете стеклянную дверь.

И сразу становится тихо.

Город остаётся наверху.

Ветер исчезает.

Снег исчезает.

Вы спускаетесь по лестнице.

Ещё ниже.

Перед вами эскалатор.

Он медленно уходит под проспект Октября.

На стене надпись:

«ГОРСОВЕТ»

Люди стоят справа.

Кто-то смотрит в телефон.

Девочка держит мать за руку.

Мужчина в рабочей куртке спешит вниз по левой стороне эскалатора.

Для них здесь нет ничего необычного.

Они ездят этим маршрутом каждый день.

Вы спускаетесь на платформу.

Сначала становится тихо.

Потом из тоннеля приходит ветер.

Через несколько секунд появляется далёкий гул.

Две белые точки возникают в темноте.

Поезд приближается.

Свет скользит по стенам.

Состав входит на станцию и останавливается перед вами.

Двери открываются.

«Осторожно, двери закрываются. Следующая станция — Проспект Октября».

Поезд уходит в тоннель.

Горсовет остаётся позади.

Несколько минут — и центр становится ближе.

Никакой пробки.

Никакого снега.

Никакого ожидания.

Обычный вечер обычного миллионного города.

Есть только одна проблема.

Этой станции не существует.

Вы всё ещё стоите на остановке.

Перед вами проспект Октября.

Снег.

Ветер.

Автобус всё ещё не пришёл.

А под вашими ногами — только земля.

Но самое удивительное заключается в том, что когда-то люди всерьёз собирались провести там поезда.

1. ЛИНИЯ

Чтобы понять историю уфимского метро, нужно сделать одну вещь.

Посмотреть на город сверху.

Не на дома.

Не на памятники.

Не на площади.

На его форму.

Уфа вытянулась вдоль своей земли так, будто кто-то заранее готовил её для одной длинной линии.

На одном конце — промышленный север.

Черниковка.

Заводы.

Рабочие кварталы.

Дальше — проспект Октября.

Потом центр.

Южная часть города.

Новые районы.

Между ними каждый день движутся люди.

Тысячи человеческих маршрутов.

У каждого свой.

Кто-то едет на работу.

Кто-то в университет.

Кто-то к любимому человеку.

Кто-то домой.

Но если подняться достаточно высоко, отдельные маршруты исчезают.

Остаётся один огромный поток.

Север — центр — юг.

И тогда возникает почти детский вопрос:

почему бы просто не провести под ним линию?

Когда-то примерно с этого всё и началось.

2. ДРУГАЯ УФА

Теперь представьте другой год.

Не сегодняшний.

Конец семидесятых.

Нет смартфонов.

Нет навигаторов.

Нет современных торговых центров.

По проспекту идут автобусы и троллейбусы.

Из Черниковки после смены возвращаются рабочие.

На остановках собираются люди.

Двери подходят переполненными.

— Проходим!

— Куда проходить?

— На следующем поеду...

Автобус закрывает двери.

Кто-то остаётся.

Следующий будет неизвестно когда.

Человек поднимает воротник.

Смотрит вдаль.

Ждёт.

Он ещё не знает, что где-то в другом конце города инженер раскладывает на столе карту Уфы.

Мы не знаем его имени.

Поэтому придумывать его не будем.

Но представим сам момент.

Большой стол.

Лампа.

Карта.

Карандаш.

Инженер смотрит на город.

Черниковка.

Проспект Октября.

Центр.

Ему нужно решить задачу, которая звучит просто:

как заставить огромный вытянутый город двигаться быстрее?

Он берёт карандаш.

Ставит точку.

Проводит линию.

Ещё одну точку.

Станция.

Следующая.

Ещё одна.

На бумаге постепенно появляется город, которого никто никогда не видел.

Подземная Уфа.

3. ПЕРВЫЙ ПАССАЖИР

Представим невозможное.

Допустим, метро тогда построили.

Прошли десятилетия.

Сегодня вы входите на станцию в Черниковке.

На платформе пахнет камнем, металлом и слабым элек-

трическим теплом.

Подходит поезд.

Вы садитесь у окна.

Хотя смотреть там почти не на что.

Чёрная стена тоннеля.

Лампы.

Кабели.

Иногда встречный поезд пролетает рядом и на секунду освещает вагон.

Станция.

Двери открываются.

Кто-то выходит.

Заходит женщина с ребёнком.

— Мам, а мы скоро?

— Через три станции.

Три станции.

Не сорок минут.

Не «если пробок не будет».

Три станции.

Вот что метро меняет в городе.

Не только скорость.

Оно меняет ощущение расстояния.

Черниковка перестаёт быть далеко.

Центр перестаёт быть далеко.

Люди начинают думать о городе иначе.

Именно такой Уфой могли пользоваться уже несколько

поколений.

Но мы живём в другой.

Почему?

4. ТО, ЧТО БЫЛО ПОД НОГАМИ

Ответ находился там же, где должны были пройти поезда.

Под землёй.

Когда инженеры смотрели на поверхность, маршрут казался почти очевидным.

Но стоило посмотреть вниз — начиналась другая Уфа.

Невидимая.

Тёмная.

Сложная.

Вода.

Породы.

Карст.

Пустоты.

Земля, способная хранить собственные тайны.

Город сверху говорил:

«Мне нужно метро».

Земля снизу отвечала:

«Попробуйте».

Начались исследования.

Расчёты.

Поиски решений.

И чем серьёзнее становился проект, тем больше вопросов появлялось.

Но инженеры продолжали работать.

Потому что будущее тогда казалось вещью, которую можно рассчитать.

Пять лет.

Десять.

Двадцать.

Если сегодня нарисовать станцию, однажды на ней обязательно появится первый пассажир.

Так думала эпоха.

Она ещё не знала, что очень скоро изменится не только проект метро.

Изменится страна, которая собиралась его построить.

И вместе с ней исчезнет будущее, уже проведённое карандашом по карте Уфы.

Но линия останется.

И однажды возле неё положат первый камень.

Камень метро, которое должно было появиться.

И которое так и не пришло.

ГЛАВА II

ГОРОД ПОД ГОРОДОМ



В Уфе есть метро.

На этот раз спустимся туда, где оно должно было появиться.

Под землю.

Представьте раннее утро.

Город наверху только просыпается.

На кухнях включают свет. Во дворах заводятся машины.

Первый транспорт собирает сонных пассажиров.

Проспект Октября постепенно наполняется шумом.

А теперь мысленно уберите всё это.

Дома.

Дороги.

Фонари.

Автобусы.

Людей.

Оставьте только землю.

И спуститесь ниже.

На метр.

На пять.

На десять.

Ещё глубже.

Свет исчезает.

Здесь нет улиц.

Нет районов.

Нет названий остановок.

Здесь существует другая Уфа.

Та, которую большинство жителей никогда не увидит.

Вода движется по своим путям.

Породы лежат слоями, сформированными задолго до появления первого дома.

Где-то земля плотная и надёжная.

Где-то её структура сложнее.

Где-то вода тысячелетиями делает свою незаметную работу.

И именно сюда человек собирался отправить поезд.

1. ЗЕМЛЯ

Инженеру нельзя верить красивой карте.

Карта показывает, куда хочется провести линию.

Земля решает, можно ли это сделать.

Наверху всё выглядело почти идеально.

Уфа вытянута.

Основные пассажирские потоки понятны.

Есть проспект Октября.

Есть Черниковка.

Есть центр.

Есть районы, которые необходимо соединить.

Берёшь карандаш — и маршрут появляется почти сам собой.

Но метро нельзя нарисовать только сверху.

Конец ознакомительного фрагмента.

Текст предоставлен ООО «Литрес».

Прочитайте эту книгу целиком, [купив полную легальную версию](#) на Литрес.

Безопасно оплатить книгу можно банковской картой Visa, MasterCard, Maestro, со счета мобильного телефона, с платежного терминала, в салоне МТС или Связной, через PayPal, WebMoney, Яндекс.Деньги, QIWI Кошелек, бонусными картами или другим удобным Вам способом.