

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/240558>

**Тип работы:** Курсовая работа

**Предмет:** Экономика (другое)

|   |    |
|---|----|
| Введение.....   | 3  |
| Глава 1. Теоретические аспекты развития и значимости метрополитена.....   | 3  |
| 1.1. Предпосылки становления метрополитена.....                           | 3  |
| 1.2. Общие сведения о метрополитенах: основные определения и понятия..... | 6  |
| Глава 2. Анализ перспективы Краснодарского метрополитена.....             | 11 |
| 2.1. Транспортная инфраструктура Краснодара.....                          | 11 |
| 2.2. Проект наземного метро в Краснодаре.....                             | 21 |
| 2.3. Перспективы развития Краснодарского метро.....                       | 26 |
| Заключение.....   | 29 |
| Список литературы.....  | 31 |
| Приложение.....   | 33 |

Метрополитен или сокращённо метро - рельсовый вид городского транспорта, трассы которого проложены отдельно от улиц и, как правило, под землёй. Движение поездов в метро регулярное, согласно расписанию. Отличается высокой эксплуатационной скоростью (до 45 км/ч) и провозной способностью (до 60 тыс. пассажиров в час в одном направлении). Линии метрополитена обычно прокладывают под землёй (в тоннелях), при необходимости по поверхности и на эстакадах.

Критериями отличия метрополитена от иных видов транспорта, являются:

1. Назначение - пассажирские перевозки в городской среде;
2. Электрическая тяга;
3. Полная изоляция сети от пересечений с иными видами транспорта;
4. Интенсивность движения - не менее 6 пар в час «пик»;
5. Совпадение уровня пола вагонов с уровнем платформы.

Объектом исследования является метро.

Предметом исследования является роль и функции метрополитена в деятельности человека.

Цель данной работы - исследование перспективы будущего Краснодарского метрополитена.

Задачи данного исследования:

- выявить предпосылки становления метрополитена;
- дать общие сведения о метрополитенах: основные определения и понятия;
- определить транспортную инфраструктуру Краснодара;
- рассмотреть проект наземного метро в Краснодаре;
- обозначить перспективы развития Краснодарского метро.

Глава 1. Теоретические аспекты развития и значимости метрополитена

1.1. Предпосылки становления метрополитена

Первые внеуличные железные дороги проложены в 1860–63 в Лондоне (подземная, длиной 3,6 км, построена фирмой «Metropolitan Railway»; использовалась паровая тяга; в 1890–96 электрифицирована) и в 1868 в Нью-Йорке (надземная на металлической эстакаде; использовалась канатная тяга, с 1871 – паровая; в 1890 электрифицирована). Старейшими на Европейском континенте являются метрополитен в Будапеште (1896) и Париже (1900). Прообразами метрополитена стали подземная линия на канатной тяге в Глазго (1896; электрифицирована в 1935), линия трамвая с подземными и надземными участками в Вене (1898). Метрополитены действуют в более чем 140 городах мира при общей длине линий св. 4 тыс. км. Протяжённость линий крупнейших метрополитенов достигает нескольких сотен километров (см. табл.); рекордные протяжённость и количество станций имеет метрополитена в Нью-Йорке. Метрополитен в России и других странах бывшего СССР действует в 16 городах (кон. 2011). Первым по

времени создания и крупнейшим является Московский метрополитен. Первые проекты подземных паровых железных дорог в Москве предлагались в 1869 и 1875. В нач. 1914 Московской городской управой составлен проект из 3 диаметральных линий, однако он не был выполнен из-за начала 1-й мировой войны. В 1925–30 Управлением (с 1928 трест) московских городских железных дорог разработан проект метрополитена из 4 диаметральных и 1 кольцевой линий. На его основе в соответствии с постановлением Пленума ЦК ВКП(б) от 15.6.1931 подготовлен рабочий проект при участии британских, германских и французских инженеров. Первая линия Москвы (Сокольники – Крымская пл., с веткой до Смоленской пл., 13 подземных станций, 11,2 км) строилась с 1932 под руководством инженера П.П. Роттерта (Ротерта), её эксплуатация начата 15.5.1935. Затем построены первые станции двух новых радиусов (1935–38) и начато строительство третьей очереди метрополитена (1939, в т. ч. одного нового радиуса), которое закончено в 1944, в ходе Великой Отечественной войны.

Во время войны станции метрополитена использовались как бомбоубежища. На ст. «Кировская» (ныне «Чистые Пруды») был размещён командный пункт Ген. штаба; на ст. «Маяковская» 6.11.1941 с участием высшего руководства страны состоялось торжеств. заседание, посвящённое 24-й годовщине Октябрьской революции. В 1944–1954 построена Кольцевая линия, соединившая все радиальные линии и основные железнодорожные вокзалы, в 1950–80-е гг. – 5 новых линий, до районов массовой застройки продлены старые линии.

С 1950-х гг. наряду с подземными сооружались наземные участки некоторых линий Московских метрополитенов. С 1990-х гг. сооружение новых станций Москвы замедлилось. В 2003 открыта первая линия Московских метрополитенов, вышедшая за пределы Московской кольцевой автодороги, – Бутовская, которая также явилась первой линией «лёгкого метро» в Москве (5,5 км, 5 наземных станций). К концу 2011 Московских метрополитенов насчитывал 12 линий, 185 станций, 15 депо; по данным на 2008, он являлся вторым в мире (после Токийского) по величине пассажиропотока (св. 2,5 млрд. чел. в год), третьим (после метрополитенов в Каире и Сянгане) по перегруженности пассажирами (в ср. 14,54 млн. чел. на 1 станцию в год).

Московский метрополитен создавался как подземный архитектурный комплекс монументальных сооружений большого обществ. значения. Торжественная «подземная архитектура» станций была призвана служить ярким доказательством преимуществ социалистического общества. В проектировании станций участвовали В. Г. Гельфрейх, А. Н. Душкин, Я. Г. Лихтенберг, И. А. Фомин, А. В. Щусев, Р. А. Шейнфайн и др. видные архитекторы, которые стремились не только создать комфортные условия для пассажиров, зрительно преодолеть угнетающее человека ощущение подземелья, но и придать каждой станции метрополитена индивидуальный архит. облик. Торжественные комплексы Московских метрополитенов украшены статуями и рельефами (скульпторы М.Г. Манизер, Г.И. Мотовилов и др.), монументально-декоративными композициями (живопись, майолика, мозаики, витражи работы А. А. Дейнеки, П. Д. Корина, Е. Е. Лансере и др.); большое внимание уделялось «архитектуре света» – изощёренным эффектам искусств. освещения подземных перронов и переходов.

Во 2-й половине 1950-х гг. в строительстве станций советских метрополитенов внедрялась унификация объёмно-планировочных решений и конструкций индустриального изготовления, произошёл отказ от сложных декоративных украшений, замысловатых форм и орнаментов, что позволило ускорить и удешевить строительство. Возрождение индивидуального подхода к архитектурному проектированию станций метрополитенов наметилось к кон. 1960-х гг.

Первый проект метрополитена в Санкт-Петербурге предложен правлением Балтийской ж. д. в 1889. Строительство метрополитена в Ленинграде началось в апреле 1941, прервано с началом Великой Отечественной войны и возобновлено в 1946. Эксплуатация 1-й очереди метрополитена начата 15.11.1955 г. В 2009 г. в Санкт-Петербурге метрополитенов действовали 5 линий, 63 станции, 6 депо, он занимал 13-е место в мире по величине пассажиропотока (830 млн. чел. в год), 5-е место по перегруженности пассажирами (в ср. 13,17 млн. чел. на 1 станцию в год), а также являлся вторым по протяжённости линий на постсоветском пространстве (112,5 км), его доля в перевозках гор. обществ. транспорта в Санкт-Петербурге составляла 41%.

С 1950-х гг. метрополитены строились и в других городах СССР. Линии метрополитенов были открыты в Киеве (1960), Тбилиси (1966), Баку (1967), Харькове (1975), Ташкенте (1977), Ереване (1981), Минске (1984), Горьком (ныне Нижний Новгород; 1985), Новосибирске (1986), Куйбышеве (ныне Самара; 1987), Свердловске (ныне Екатеринбург; 1991) (большинство из них имеют 1–2 линии, М. в Ташкенте, Киеве и Харькове – 3 линии). Особенно интенсивно общая длина сети метрополитенов в СССР и пассажиропоток увеличивались в 1975–90 (с 274 до 496 км, с 2972 до 5844 млн. чел. в год). В 1990–2000-х гг. темпы метростроения в РФ и

других странах бывшего СССР сильно замедлились, в ряде городов произошло сокращение пассажиропотока (Нижний Новгород, Новосибирск, Самара, Ереван, Тбилиси). Метрополитены были открыты в Днепропетровске (1995), Казани (2005) и Алма-Ате (2011).

Из-за замедления или приостановки строительства линий метрополитенов и изменения размещения центров занятости в городах в 1990–2000-е гг. многие метрополитены обеспечивают небольшую долю от общего объема перевозок городского общественного транспорта (например, в Новосибирске и Ташкенте – около 16%). Исключением являются метрополитен Тбилиси (66,4% в 2008), Москвы (59,8%), Киева (49%) и Харькова (46%). По данным за 2007–08, по числу ежегодно перевозимых пассажиров (млн. чел.) выделяются метрополитены в Киеве (664), Минске (290) и Харькове (282), эти же системы входят в число наиболее перегруженных пассажирами метрополитена в мире (млн. чел. на 1 станцию в год): Киев (14,43, 4-е место), Минск (11,6, 8-е место), Харьков (10,08, 12-е место).

Метрополитены строятся в Омске (с 1992, метромост через р. Иртыш открыт в 2005), Челябинске (с 1992), Красноярске (с 1995).

## 1.2. Общие сведения о метрополитенах: основные определения и понятия

Метрополитен (фр. metropolitan, буквально— столичный), представляет собой городскую внеуличную электрическую железную дорогу, предназначенную для массовой скоростной перевозки пассажиров. Название «метрополитен» принято в Российской Федерации и во многих других странах; другое название — «подземка» (англ. underground, нем. Untergrundbahn) и «подземный путь» (амер. sub-way). Метрополитен — наиболее удобный, безопасный и экономичный вид внутригородского транспорта.

1. Бондарь В. В. Краснодар: судьба старого центра. К проблеме современного кризиса историко-архитектурного облика города / В. В. Бондарь; Российская акад. наук, Южный науч. центр, «Инновационно-технологический центр «Кубань-Юг», Западно-Кавказский НИИ культурного и природного наследия. - Краснодар: Издатель Игорь Платонов, 2017. - 79 с.: ил.; 24 см.; ISBN 978-5-7221-0767-1.
2. Главатских В.А. Строительство метрополитенов: учебное пособие для студентов вузов железнодорожного транспорта / В. А. Главатских, В. С. Молчанов; под ред. В. А. Главатских. - Москва: Маршрут, 2018. - 678, [3] с.: ил., табл.; 20 см. - (Высшее профессиональное образование).; ISBN 5-89035-364-0 (В пер.).
3. Метрополитен Ленинграда-Петербурга: Страницы истории: [40 лет / Сост. А. М. Баскаков и др.]. - СПб.: С.-Петербург. метрополитен, Б. г. (2018). - 294 с., [15] л. ил.; 21 см.; ISBN (В пер.) (В пер.): Б. ц.
4. Наумов М. С. Московское метро / Наумов М. С., Кусый И. А. - 2-е изд., испр. и доп. - М.: Вокруг света, 2019 (Отпеч. в Германии). - 358 с.: ил. - (Вокруг света).; ISBN 5-98652-061-0.
5. Нойтатц Дитмар. Московское метро [Текст]: от первых планов до великой стройки сталинизма (1897-1935) / Дитмар Нойтатц; [пер. с нем. Ю. А. Петров]. - Москва: РОССПЭН, 2019. - 782, [1] с., [16] л. ил., портр., факс.: ил., табл.; 22 см. - (История сталинизма).; ISBN 978-5-8243-1782-4
6. Первушина Е.В. По Петербургу на метро. Подземные маршруты Северной столицы. - Москва: Центрполиграф, 2019. — 352 с. — ISBN 978-5-9524-4540-6.
7. Справочник инженера-тоннельщика / Междунар. обществ. об-ние «Тоннел. ассоц.»; [Г. М. Богомолов и др.]; под ред. В. Е. Меркина и др. - М.: Транспорт, 2017. - 388,[1] с.: ил.; 24 см.; ISBN (В пер.) (В пер.): Б. ц.
8. Фролов Ю.С., Крук Ю.Е. Метрополитены на линиях мелкого заложения. Новая концепция строительства. М.: Сфера-М, 2018. — 242 с. — ISBN 5-87010-094-1.
9. В Краснодаре презентовали проект наземного метро [Электронный ресурс]. - Доступ: <https://www.kuban.kp.ru/daily/26623/3641120/>
10. 50 станций и кольцевая: каким будет наземное метро в Краснодаре [Электронный ресурс]. - Доступ: <https://kuban.rbc.ru/krasnodar/21/02/2022/621>
11. Метро в Краснодаре – быть [Электронный ресурс]. - Доступ: <https://zen.yandex.ru/media/bart/metro-v-krasnodare-byt-5fbcd2f3d81aaf181b823>

*Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:*

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/kursovaya-rabota/240558>