

АРХИТЕКТУРА СОВРЕМЕННЫХ СТАНЦИЙ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

Д. А. Бойцов, канд. арх., начальник арх.-стр. отдела ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс»

Второе десятилетие XXI века в метростроительной отрасли завершилось реализацией новых станций на участке Фрунзенского радиуса – осенью прошлого года были открыты три станции на юге Санкт-Петербурга. Всего за этот период в городе были построены и открыты станции «Бухарестская» и «Международная» в 2012 г., вестибюль станции «Спасская» в 2013 г., второй вестибюль станции «Спортивная» в 2015 г., станции «Новокрестовская» и «Беговая» в 2018 г., а также станции «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары» в 2019 г.

Архитектура новых станций спроектирована за семь лет до реализации. Темпы строительства станций, а особенно групп станций при реализации участка линии зачастую связаны с фактором большого временного интервала между первоначальным проектом и его реализацией. Зная эту особенность, архитекторы учитывают в проектах необходимость обращения к образам вне времени, исключают применение сиюминутных модных тенденций, которые к пуску объекта могут устареть. Как правило, идёт поиск образов, связанных с глобальными идеями, а приемы их воплощения основаны в большей части на применении традиционных для метро технических решений и отделочных материалов. Именно такими стали станции «Проспект Славы», «Дунайская», «Шушары». Архитектурные решения станций разработаны авторским коллективом ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» под руководством главного архитектора Н. В. Ромашкина-Тиманова.

Участок линии Фрунзенского радиуса интересен тем, что все станции на нем относятся к разным типам станционных комплексов по типу сооружений, по конструктивным и объёмно-планировочным решениям: пилонная станция глубокого заложения, многопролетная станция мелкого заложения, наземная станция. «Дунайская» – первый в России опыт компоновки станции мелкого заложения под двухпутный тоннель. В связи с разнообразной типологией объектов и различными параметрами пассажирских пространств на этих станциях можно проследить общую тенденцию и специфику оформления.

Стилистика станций различная, но их оформление имеет общую взаимосвязь, связанную с преимущественным применением отделочных материалов, традиционных для Петербургского метрополитена. Стены станций облицованы натуральным камнем, мрамором и травертином. Отделка полов выполнена геометрическими композициями из натурального гранита. Применение натурального камня в интерьерах станций метро за десятилетия эксплуатации отечественного метрополитена сфор-

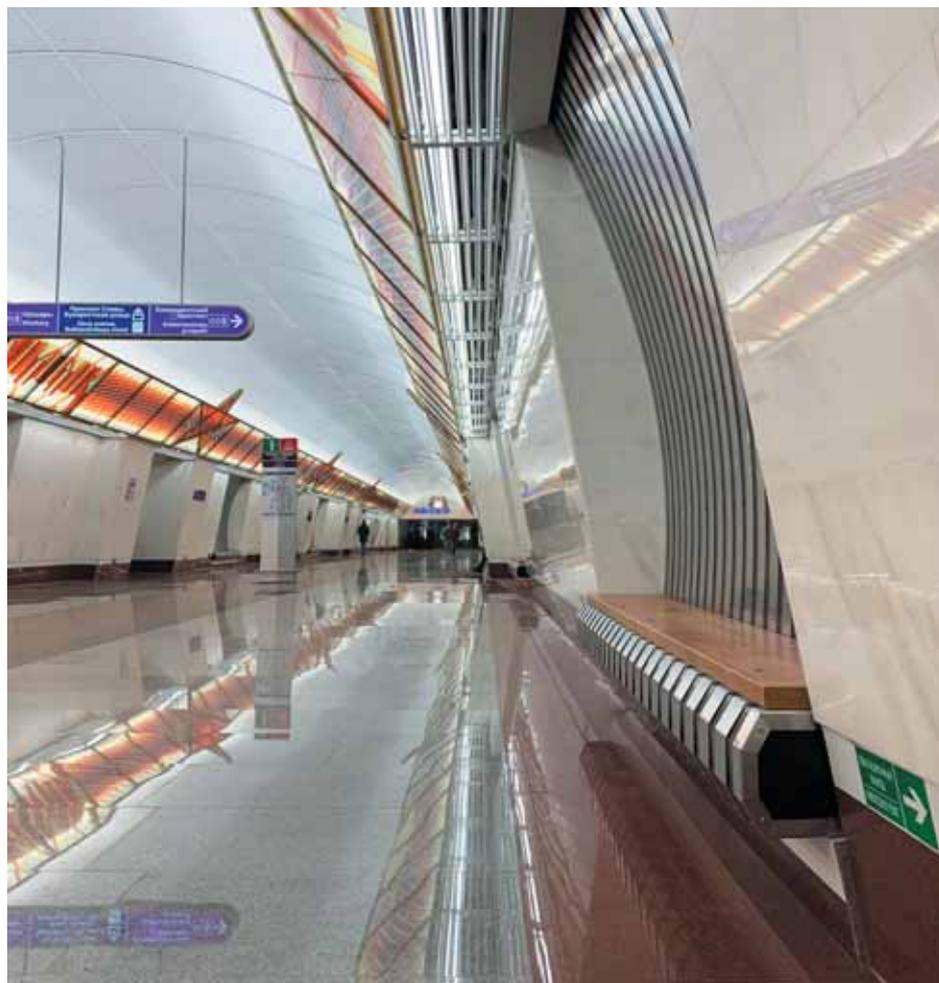


Рис. 1. Станция «Проспект Славы»

мировало особый стереотип восприятия – камень всегда пассажирами воспринимается и оценивается как качественный, долговечный и монументальный материал. Данное восприятие вполне уместно и аргументировано. Ведь для станций метро, появившихся в нашем городе в середине прошлого века, наличие изделий из натурального камня было важным приоритетом формирования комфортной среды общественного пространства. А с учетом того, что все станции являются частью общей подземной транспортной системы, идея взаимосвязи объектов между собой за счет преемственности приемов оформления находит

воплощение в применении материалов, аналогичных историческим прототипам.

Для отделки каждой станции выбрана отдельная цветовая гамма, контрастирующая с соседними: бело-красная для станции «Проспект Славы», сине-песочная для «Дунайской» и фиолетово-кремовая для «Шушар». Это сделано для удобства восприятия и ориентации пассажиров в системе метрополитена.

Станция «Проспект Славы» (рис. 1) разработана и выполнена с применением образов, посвященных славе героев исторических событий. Станция расположена на одноименном проспекте, название кото-



Рис. 2. Станция «Дунайская»



Рис. 3. Витражная композиция станции «Дунайская»

рого посвящено подвигам Красной армии, освобождавшей города восточной Европы – проспект пересекают улицы с названиями именно этих городов (Прага, София, Бухарест, Будапешт). Поэтому главные образы оформления станции, её подземных залов и платформенных участков включают символику и аллегории победы в войне и память о героях тех лет. Для нашей страны данная символика, как правило, ассоциируется с первыми послевоенными десятилетиями, когда создавались главные памятники, посвященные победе и героическим подвигам. Стилистика этих памятников сочеталась с господствующими стилями тех эпох – с ампиром конца 40-х – начала 50-х годов, а также с минимализмом и плакатной графикой искусства 60-х годов.

Для Фрунзенского района с его типовой индустриальной застройкой именно стилистика минималистичной лаконичной графики наиболее уместна. Поэтому обра-

зы в подземных залах пилоновой станции во многом перекликаются с архитектурой ленинградских исторических прототипов. При этом использованы и современные приемы, не применяемые ранее – на всю длину пассажирских залов выполнены витражные карнизы, цветные отблески которых отражаются на белом мраморе стен и белых сводов композитных потолков.

Для наибольшего эффекта отражения цветов применен максимально светлый отечественный мрамор – «Полоцкий».

Архитектурное оформление вестибюлей также посвящено темам Славы. Каждый вестибюль имеет собственную тематику оформления. Связано это с тем, что вестибюли выходят в парки, каждый из которых назван в честь героев разных исторических событий и разного рода службы: парк Интернационалистов и парк Героев-пожарных. Таким образом, каждый из вестибюлей украшен тематическим мозаичным панно и в архитектуре



присутствует характерная торжественная цветовая гамма с включением красной облицовки на белом фоне.

Подземный переход в вестибюле, посвященном подвигам героев-пожарных, дополнен музейной экспозицией, не имеющей аналогов в отечественной и зарубежной практике. Экспозиция включает в себя главные символы пожарных спасателей – автомобильную технику.

Соседняя станция, расположенная на Бухарестской улице возле Дунайского проспекта, названа по наименованию самого проспекта. В архитектуре станции «Дунайская» применены мотивы и образы, посвященные реке Дунай и городам, расположенным на этой реке (рис. 2 и 3). Синяя композиция на потолке символизирует реку, а бежевый цвет стен – ее песчаные берега. На станции применено сочетание традиционных для метрополитена архитектурных приемов и новых необычных решений. К традиционным можно отнести каменную облицовку травертином и гранитом, а также композиции восьмиугольных витражей. Новшество, ранее не применяемое на станциях Петербургского метрополитена – гнущее цветное стекло в отделке. На станции им облицованы все колонны. Материал смотрится монументально и при этом не тяжеловесно, на колоннах отражаются волнообразные блики, поддерживая тематику, связанную с рекой Дунай.

Объемно-планировочное решение станции «Шушары» (проектное название «Южная») изначально заимствовано у аналогичной станции «Парнас», разработанной тем же коллективом авторов. При этом архитектурные решения фасадов принципиально отличаются в связи с контекстом района размещения станции – вокруг неё расположены промышленные сооружения заводов (рис. 4). Архитектура этих промышленных объектов состоит преимущественно из сочетаний ортогональной графики, различных ритмичных элементов и членений. Поэтому для выявления станции в среде промзоны в архитектуре главного фасада применены крупномасштабные витражи сложной ступенчатой конфигурации, воспринимаемой издали как дугообразный силуэт. В ин-

терьерах открытые металлоконструкции ферм фиолетового цвета контрастируют с кремовым саянским мрамором (рис. 5).

Новые станции Петербургского метрополитена своими архитектурно-художественными решениями наглядно иллюстрируют значимость объектов относительно общей системы метрополитена. Эта тенденция характерна для всех объектов метрополитена, реализованных в нашем городе в последние десятилетия. Так, станции, расположенные в центральных районах города или возле значимых городских объектов, выполнены с более сложными, и соответственно, более дорогостоящими решениями, а станции в спальных районах, объекты возле промзон выполняются с более лаконичными и простыми архитектурными решениями. За счет этого в Петербургском метрополитене формируется цельная взаимосвязанная система с главными и второстепенными объектами. Во многом это связано с историей развития нашего метрополитена и с тем важным историческим совпадением, что именно первые станции, создаваемые в историческом центре города, строились в период, когда главенствующий стиль отличался богатым декорированием и разнообразными интерпретациями синтеза искусств.

Для связи с автором

Бойцов Дмитрий Анатольевич
DBoitsov@lmgt.ru

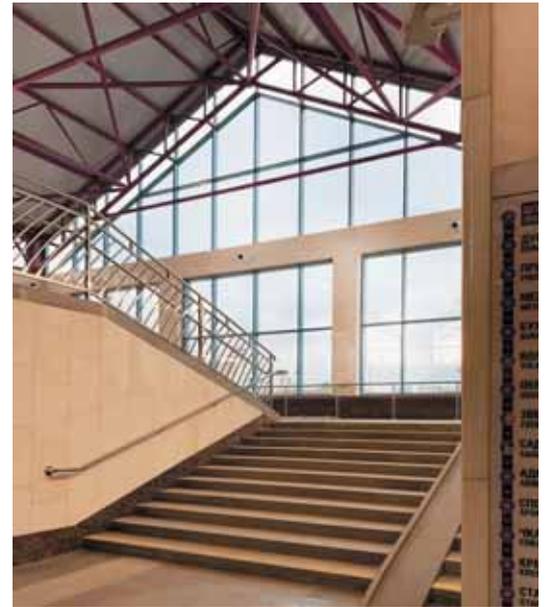


Рис. 5. Интерьер станции «Шушары»

