

НОВАЯ ЭСТЕТИКА МЕТРО. ПУСКОВЫЕ ОБЪЕКТЫ – 2018

Привычные глазу петербуржца «дворцы для народа» образца пятидесятих годов прошлого века, минималистичные станции 1960–80-х годов, а также архитектурный постмодернизм 1990-х – начала 2000-х сменят современные лаконичные интерьеры. Выдержанный стиль и функциональность станут главными принципами художественного оформления новых станций петербургского метрополитена.

► Элементы архитектуры и декора, принты, игра цветом и пространственно-световые решения – все это помогает современным архитекторам не только сформировать концептуальный и запоминающийся облик станции, но и организовать логику подземного пространства.

О том, в каком направлении движется архитектурно-дизайнерская мысль проектировщиков новых станций метрополитена и как будут выглядеть интерьеры петербургской подземки, журнал «СГХ» беседует с начальником архитектурно-строительного отдела ОАО «НИПИИ «Ленметрогипротранс» Дмитрием БОЙЦОВЫМ.

– *Какие петербургские проекты реализует институт «Ленметрогипротранс» сегодня?*

– Недавно мы начали работы по проектированию станции «Кудрово», которая станет продолжением линии за станцию метро «Дыбенко». Наземный вестибюль будет расположен недалеко от Мега-Дыбенко, в парковой зоне, и будет предназначен для обслуживания зоны ритейла и жилых кварталов. Еще один проект, который реализует наш институт, – это продолжение Невско-Василеостровской линии (НВЛ) за станцию «Беговая». На зеленой ветке появятся две станции – «Яхтенная» и «Зоопарк», которые обеспечат транспортную доступность нескольких огромных микрорайонов.

– *Как будут оформлены новые станции «Яхтенная» и «Зоопарк»?*

– Мы только начали проектные разработки этих двух станций, финальных интерьеров пока нет, у нас есть только эскизы. Но могу сказать, что они будут спроектированы с учетом тех знаний, навыков и опыта, которые были получены нашими архитекторами во время реализации новых станций Невско-Василеостровской линии, пущенных в этом году («Новокрестовская» и «Беговая»), и столичных объектов на юго-западе Москвы (станции метро «Говорово», «Боровское шоссе» и «Рассказовка»).

– *В чем специфика работы в Москве и чем этот опыт полезен для Санкт-Петербурга?*

– Не секрет, что темпы московского проектирования и строительства существенно превышают скорость работы в Санкт-Петербурге. Поэтому объем и масштабы столичной подземной транспортной сети намного больше петербургских. Соответственно, и отношение пассажиров к подземному транспорту, в зависимости от количества станций и их рассредоточения, меняется в процессе развития метрополитена. На примере Москвы можно судить о том, к чему мы, возможно, придем только через десятилетия. Получилось что-то вроде взгляда из будущего: москвичи тяготеют к простоте и лаконичности и не пытаются уложить в одной станции все авторские пожелания проектировщиков. Просматривается четкая тенденция в сторону упрощения, минимализма, но при этом должна сохраняться индивидуальность и общая выразительность объекта. Бывает достаточно одного яркого контрастного акцента – ключевого элемента.



В Петербурге процессы проектирования длятся дольше, объекты пускаются реже и, соответственно, их значимость выше для города, чем в столице. Можно сказать, что для Москвы пуск станции – это событие районного значения, а для нашего города – городского. В связи с большим сроком реализации и при этом меньшим количеством станций у нас при проектировании и реализации есть желание, время и возможности насытить образы дополнительной информацией, придумать более сложные пространства, выполнить на станциях метрополитена более сложные, многоплановые и многосюжетные композиции.

– Какую долю сметы сегодня занимают подряды на создание эстетического образа объекта?

– Архитектурно-художественное оформление станций занимает примерно 2–3%: если стоимость строительства межстанционного перегона со станцией метро, одного его участка составляет 15 млрд рублей, примерно 400 млн отводится на архитектурную часть. Однако создание эстетического образа подземных интерьеров зависит не только от архитектурно-художественного оформления. В подземном пространстве при оценке стоимости строительства действуют совершенно иные законы, чем при строительстве наземных сооружений: важная экономическая составляющая – это размер станции. Строительство небольшой станции по объему выработок, по затратам на сооружение обходится в несколько раз дешевле. То есть построить густо задекорированную компактную станцию будет стоить в два раза дешевле, чем заложить большую просторную станцию, пусть и с минимальным декором. Поэтому перед архитекторами, конструкторами и технологами, отвечающими за проектирование станционных комплексов, всегда стоит ответственный выбор типа и габаритов будущего сооружения с учетом комфорта и эстетического восприятия подземных интерьеров.

– В чем особенности современного подхода к архитектуре станций отечественного метрополитена?

– Современный подход, на мой взгляд, выражается, во-первых, в сохранении принципов проектирования, являвшихся основой для лучших исторических образцов отечественного метрополитена, во-вторых, в развитии архитектурных решений в соответствии с современным техническим прогрессом в области применения новых материалов, систем освещения и оборудования, обслуживающего станции, поскольку метро – это постоянно развивающаяся система, насыщенная всеми современными технологиями, и отражение этого в архитектуре необходимо. Принципы, заимствованные из прошлого, – это в первую очередь то, что любая архитектура должна отражать содержание и историческую значимость места, где расположен тот или иной объект, включая статус объекта, роль в городской среде, серьезность замысла. Пожалуй, выявление в архитектуре значимости станций для района и для города в целом – определяющий фактор для архитектора.

Две недавно открытые станции, «Беговая» и «Новокрестовская», также были спроектированы на основе этих подходов. Архитекторы рассчитали видовые точки для большого потока людей – так чтобы можно было издали заметить необычный силуэт наземных сооружений, а подойдя ближе – разглядеть интересные



сочетания материалов облицовки фасада. Для интерьеров было выполнено моделирование пассажиропотоков так, чтобы архитектурные элементы в интерьере оценивались людьми с учетом их движения в огромном потоке. Обе эти станции изначально задумывались как важные градостроительные объекты, поскольку пассажиропотоки на этих станциях превышают многие петербургские и московские аналоги. Соответственно, их объемы и оформление изначально были рассчитаны как значимые сооружения районного масштаба. В истории метростроения нашего города этот фактор учитывался на многих объектах как в плане учета для придания значимости объекту, так и для обоснования минимизации габаритов и упрощения архитектурно-художественного оформления. Так, например, станция «Фрунзенская» была задумана как промежуточная транзитная и построена только потому, что между «Технологическим институтом» и «Московскими воротами» получился слишком длинный перегон – станция призвана была решать чисто утилитарные задачи. Пассажиры там почти не входили и не выходили, потому что архитектурные решения были довольно скудными, и платформа центрального зала построена короткая. Однако сейчас в этом районе развивается жилищное строительство, и вопрос реконструкции станции, строительство второго вестибюля опять стоит открытым.

– «Новокрестовская» – совсем другой случай в отличие от транзитных станций?

– Новая станция «Новокрестовская», построенная для обеспечения транспортной доступности стадиона «Санкт-Петербург», была спроектирована в расчете на самые большие в России потоки на вход и выход пассажиров. Кроме того, при оформлении интерьеров архитекторам и художникам необходимо было решить новую для петербургского метрополитена задачу – сформировать пространство с максимально комфортной средой для всех категорий пассажиров. Это связано с тем, что станция работает на обслуживание стадиона и формирование эмоционально спокойного фона в оформлении позволяет обеспечить для пассажиров станции более безопасную среду, ведь эмоции – либо позитивные, либо негативные, – полученные на стадионе, могут



спровоцировать беспорядки и проявления вандализма. Соответственно, по мнению авторов, станция не должна была содержать никаких провоцирующих цветов, форм, изображений, которые могли бы спровоцировать какие-либо негативные эмоции.

Сдержанные холодные цвета, спокойная сюжетная линия, нейтральные пейзажные мотивы, вызывающие умиротворение и спокойствие. В цветовой гамме станции применены оттенки и тона, характерные и знаковые для Петербурга: синий цвет – это цвета нашего метрополитена (в Москве, например, красный, в Казани – зеленый и т. д.). Сине-бело-голубые тона – это, естественно, и цитата посвящения цветам главного петербургского футбольного клуба в связи с взаимосвязью станции и стадиона, и отражение фактического положения станции – станция находится на самом берегу залива, на границе моря и неба. Поэтому морские тона на ней уместны и наиболее корректно ассоциируются с ее расположением. В оформлении станции использованы текстуры и мотивы, также ассоциирующиеся с темой морских пейзажей, пространств Финского залива. В плане графики и облицовки было выбрано изображение текстуры материала, в данном случае – текстуры мрамора. Принт напоминает аэрофотосъемку океана и рисунок морских глубин – глазом это угадывается, и получается, что образ работает на несколько уровней восприятия.

– Насколько главенствующим в оформлении метро является отражение главной функции станции как транспортного объекта с утилитарными целями?

– Архитектура всегда должна учитывать оба фактора – это сочетание декоративной и функциональной составляющей. Декор, как и все архитектурно-художественные решения, – это тоже часть функциональной составляющей, поскольку именно они отвечают за комфорт и, соответственно, удобство эксплуатации. Поэтому основная идея архитекторов заключалась в том, что весь облик ее должен был подчинен организации движения пассажиропотока.

В отличие от петербургских и московских станций метрополитена, «Новокрестовская» сделана асимметричной, одна платформа предусмотрена преимущественно для высадки пассажиров, другая – для посадки.

Главная задача станции «Новокрестовская» – максимально быстро и безопасно вывезти с острова десятки тысяч человек. Этому подчинена и архитектура платформенной части: возле поезда были специально возведены конструкции стен и колонн с черной облицовкой и черный потолок со светильниками. Зона выхода пассажиров на платформу в противовес сделана белой, со светильниками-молниями, которые развиваются в сторону эскалаторов – на выход. Это сделано не случайно. Психика человека устроена так, что он при движении стремится перейти из темной части интерьера в светлую. Оказавшись в центральной зоне, пассажир должен проследовать к эскалаторам, поэтому возле подъемников запроектированы цветовые акценты – яркая стена с композициями синей тональности и активной контрастной графикой. А путь движения на вход на станцию внутри вестибюля решен за счет графики на полу к зоне турникетов.

Таким образом, за счет формирования композиции архитектор может «уложить» в дизайн нужный маршрут, чтобы пассажир интуитивно двигался по заданной траектории.

Этот принцип был сформулирован после проведения анализа станций московского и ленинградского метрополитена постройки 1930–50-х годов. Это те самые «дворцы для народа», в которых декор был везде – на колоннах, стенах и потолках, на полах, в скульптуре, использовались объемные карнизы и мозаики. К примеру, на столичной станции «Площадь Революции» установлены монументальные скульптурные композиции, и в часы пик особенно заметно, как именно в этой точке образуется столпотворение туристов. Хотя в проекте архитектором было заложено более правильное решение в виде плоскостных рельефов, менее заметных на фоне общего архитектурного замысла. Метростроители пришли к этим теориям опытным путем, методом проб и ошибок...

– Какие новые дизайнерские и планировочные идеи использованы на последних введенных станциях?

– Особенностью станции «Новокрестовская» в первую очередь является ее пропускная способность: на вход или выход станция может пропускать до 32 000 пассажиров в час. При этом единовременная загрузка встречных потоков – до 48 000 человек в час.

Нами была придумана специальная система освещения вестибюля – расставлены зеркальные панели, которые отражают уличный свет. Преломляясь через систему стекол и отражаясь от полированных листов из нержавеющей стали, лучи в солнечную погоду формируют радужные блики на гранитном полу.

Инженеры в тандеме с архитекторами разработали специальные конструкции стеклянных перегородок и раздвижных дверей, которые органично вписались в архитектуру станций. Это собственное ноу-хау нашего института, такого еще не было ни в московском, ни в петербургском метро. Если помните, на зеленой и синей ветках в глухих стенах все двери сделаны черными металлическими. Здесь же двери интегрированы в стеклянные перегородки, идущие вдоль края платформ, предусмотрены и распашные двери на случай эвакуации. Аналогичные разработки есть и в Испании, и в Китае, но наши отечественные специалисты разработали собственную конструкцию дверей и запроектировали эстетически выразительное решение.

– Соседняя станция «Беговая», также ведущая к стадиону, – полная противоположность «Новокрестовской», она выполнена в оранжевом цвете, яркая и жизнерадостная...

– «Беговая» расположена в нескольких километрах от Крестовского острова и служит в основном для транспортного обеспечения районов новостроек, примыкающих к улице Савушкина. Это спальный район, которому необходим яркий позитивный акцент, оживляющий городскую среду. Оранжевые станции до этого в нашем городе не было, теперь можно сказать, что этот район имеет свой узнаваемый цвет, и когда спустя несколько лет метро продлится на север несколькими новыми станциями, то, проезжая мимо станции «Беговая», ее ни с чем не спутаешь.

В связи с расположением выходов метро на улице Савушкина вполне логично, что в ее эстетике присутствует тема авиации, тема летчиков-героев Великой Отечественной войны и весь внутренний интерьер те-

матически посвящен подвигу Александра Савушкина. Поэтому на стенах – декоративные панно с графаретным изображением летчика в форме военных лет, на светильниках – декоративные элементы, напоминающие пропеллеры. Сочетание образов должно раскрыть тему. Из зеркальной нержавеющей стали выполнена колонна, в которой отражается и оранжевая стена, и картины, и поток людей, – это все в совокупности обогащает восприятие пространства.

– Помимо оформления вестибюлей и платформ, архитекторам, видимо, важны и видовые параметры, расположение и узнаваемость наземной части станции?

– Да, и градостроителям важно вовремя зарезервировать места, на которых планируется строительство новых станций. Иначе потом придется подстраиваться под существующую застройку, и такой важный градостроительный объект, как вход в метро, окажется спрятан.

Для станций мелкого заложения, какими являются «Новокрестовская» и «Беговая», это решается просто, поскольку, как правило, над станцией ничего не строится, кроме киосков и павильонов метро, и они, естественно, видны на открытых территориях со всех подходов путей. А для станций глубокого заложения эта задача решается гораздо сложнее и требует учета перспективной окружающей застройки и множества сопутствующих факторов. Так, например, на одном из пересадочных узлов метро нашего города – «Владимирская» – «Достоевская», над которым расположены офисы нашего проектного института «Ленметрогипротранс», есть пример оптимального и неудачного решений. Пример самого идеального расположения станции – это «Владимирская»: угловой фасад вестибюля станции с видовыми раскрытиями, расположенный на пересечении нескольких улиц, заметен со всех прилегающих направлений и имеет достаточную территорию перед входом. Полной противоположностью является станция «Достоевская», спрятанная за фасадами жилых домов. Поиск станции напоминает прохождение квеста: количество инфографики в городе растет, она яркая, привлекает внимание. И сделать так, чтобы табличка метро была бы более заметна, чем вся реклама на площади, – задача сложная. Поэтому вопросу расположения наземных сооружений метрополитена, вестибюлей и павильонов входа и выхода придается особое значение – в плане подготовительных работ для проектирования всех будущих станций метрополитена и в плане градостроительного планирования и «бронирования» территорий под все перспективные станции метро.

В настоящее время наш проектный институт выполняет такие работы на уровне предпроектных проработок и технико-экономического обоснования для того, чтобы город в лице ряда профильных комитетов мог заблаговременно учесть в различных градостроительных документах технические зоны планируемого метрополитена и зоны расположения вестибюлей и станций метро.

Беседовала Нонна Цай



191002, Санкт-Петербург,
Большая Московская ул., д. 2
Тел. (812) 316-2022,
факс (812) 712-5252
E-mail: lmgmt@lenmetro.ru

