

СИНТЕЗ ИСКУССТВ В АРХИТЕКТУРНОМ РЕШЕНИИ СТАНЦИЙ ФРУНЗЕНСКО-ПРИМОРСКОЙ ЛИНИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

УДК: 745/749
ББК: 85.103(2)

Смирнова Светлана Евгеньевна

соискатель,
Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и
архитектуры имени И.Е. Репина».
Санкт-Петербург, Россия, e-mail: svetlanasm@mail.ru

Аннотация

Статья содержит анализ приемов, использованных в архитектурной композиции станций, находящихся на Фрунзенско-Приморской линии петербургского метрополитена. На наиболее типичных примерах рассмотрены варианты решения проблем стиля и синтеза искусств в современном метростроении.

Ключевые слова

монументальное искусство, синтез искусств, петербургский метрополитен

За семидесятилетнюю историю метростроения в Северной столице архитектура станций метро претерпела ряд значительных изменений. Но одной из главных задач по-прежнему оставалось создание необходимого психологического комфорта для пассажиров средствами архитектуры и произведений изобразительного искусства, что позволяет говорить о методах синтеза искусств.

Из действующих направлений петербургского метрополитена в настоящей статье мы рассмотрим только Фрунзенско-Приморскую линию¹. На данный момент она состоит из 12 станций, построенных с 1991 по 2012 год. Созданные с применением новейших технологий и использованием современных материалов в отделке, они позволяют выявить основные тенденции в развитии архитектуры наземных и подземных сооружений метрополитена. Станции Фрунзенско-Приморской линии не задумывались как ансамбль, посвященный какой-то определенной теме, но при этом они способны достаточно хорошо отразить представление архитекторов и художников-монументалистов о том, как должны выглядеть современные метровокзалы.

При строительстве станций Фрунзенско-Приморской линии были использованы следующие конструктивные решения: 1) односводчатая станция с центральной платформой («Садовая», «Чкаловская», «Старая деревня»), 2) двухъярусная пересадочная односводчатая станция («Спортивная»), 3) колонно-стеновой вариант колонной станции («Крестовский остров», «Комендантский проспект», «Адмиралтейская», «Звенигородская», «Международная»), 4) пилонная станция («Обводный канал», «Волковская», «Бухарестская»).

Первая станция Фрунзенско-Приморской линии – «Садовая» (архитекторы А.И. Прибульский, Г.П. Кашихин, В.В. Попов, А.В. Гончаров), вступившая в строй в 1991 г., решена только средствами архитектуры. В сооружениях односводчатого типа, к которому относится эта станция, пространство центрального и перронных залов воспринимается как единое целое, при этом основной акцент в архитектурно-художественном решении приходится на торцовую и путевые стены. Но «Садовая», включенная в состав крупного пересадочного узла и рассчитанная на большие потоки пассажиров, имеет два торцевых выхода и два перехода в центре зала, поэтому основным элементом объемно-пространственной композиции служат ритмично расположенные по форме свода дугообразные лампы, напоминающие в совокупности



Рис. 1. Станция «Чкаловская», 1997.
Фото автора, 2014



Рис. 2. Фрагмент наземного павильона, 1997. Фото
автора, 2005

стилизованный дебаркадер. Путевые стены завершены фризом с вензелями из анодированного алюминия.

Политические события 1990-х гг., сопровождаемые социально-экономическим кризисом, ознаменовали собой новый этап истории метрополитена и незамедлительно отразились на строительной практике. Резкое сокращение темпов строительства привело к уменьшению количества вводимых в эксплуатацию станций почти вдвое, и следующие сооружения вступили в строй только в 1997 г.

На «Старой деревне» (архитекторы В.Н. Щербин, И.П. Макаюда, 1999) торцовую стену занимает небольшое мозаичное панно (художник А.Н. Базанов) с изображением каменного вазона, но доминирующее значение в формировании художественного образа станции получают средства архитектуры. Так, мозаика вмонтирована в геометрически решенное углубление торцовой стены, на путевых стенах применен декоративный прием, работающий на устранение их монотонности, – стены разбиты ритмическим рядом арок, своими очертаниями напоминающих мосты, а центральную ось зала занимают массивные светильники в виде уличных фонарей, окруженные скамьями для пассажиров. Стилистическая связь с эскалаторным залом достигается применением однородной облицовки и использованием одинаковых осветительных приборов и декоративных накладок из анодированного алюминия. Кассовый зал, напротив, отличается своеобразными чертами – интерьер построен на сочетании стекла и камня. И только мотив аркады на фасадах наземного павильона воспринимается как формальная переключка с плоскими арками путевых стен.

Среди станций рассматриваемого конструктивного типа иным решением подземного пространства с попытками создать качественно новое художественное произведение за счет органичного сочетания произведений, принадлежащих разным видам искусства, выделяется «Чкаловская» (архитектор А.С.Константинов, 1997). Тематика оформления этой станции посвящена авиации, чем обусловлена ассоциативная связь всех элементов объемно-пространственной композиции: рисунок платформы – с взлетно-посадочной полосой, форма фонарей – с пропеллером самолета, металлические светильники над путями – с тросами, стягивающими верхние и нижние крылья первых самолетов. Кроме того, в интерьер включены витражи, призванные напомнить о попытках человека подняться в небо: «Икар» перед входом на платформу и «Мечта человека» на торцовой стене (рис. 1). По словам автора витражей В.Л.Хвостика, проект станции предусматривал установку бронзовых скульптур авиаторов в центре платформы и завершение зала витражом с изображением В.П.Чкалова, но этот замысел остался неосуществленным.

Несмотря на смысловую связь между всеми деталями интерьера, каждая из них воспринимается как обособленный элемент объемно-пространственной композиции.

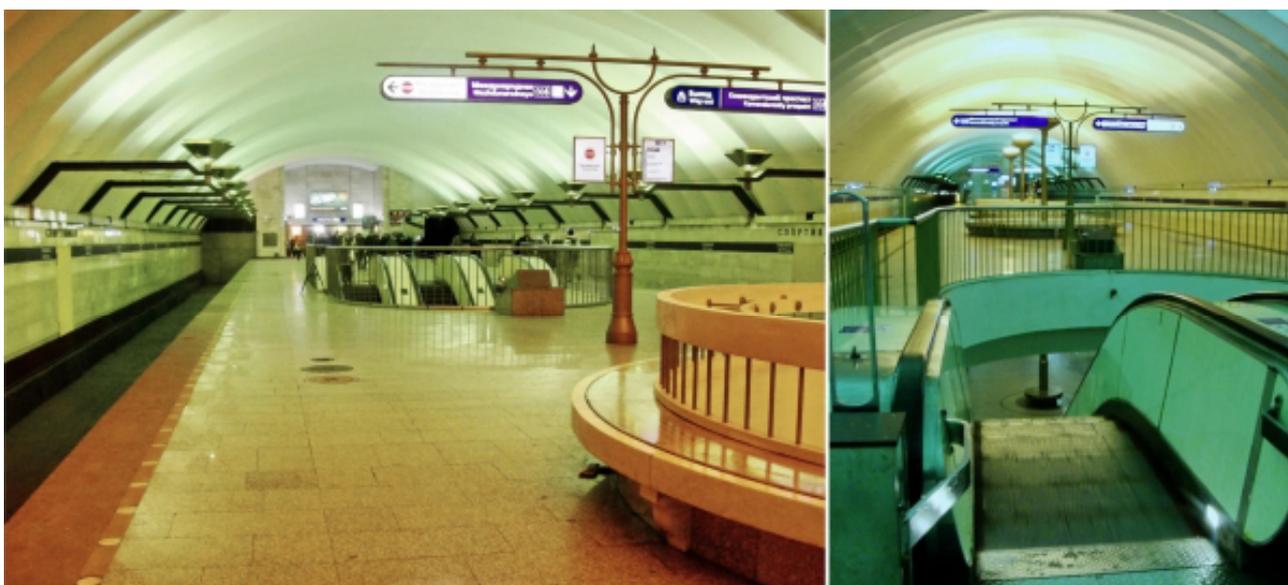


Рис. 3. Станция «Спортивная», 1997. Фото автора, 2014

Например, витражи, лишенные подсветки сливаются в темные плоскости и кажутся мотивом, чужеродным для общего решения. А осветительная арматура над путями, объединенная сплошным карнизом, выглядит излишне тяжеловесной и спорит с изображением на торцевой стене зала.

Наземный вестибюль «Чкаловской», состоящий из геометрических объемов, как бы вставленных один в другой, решен только средствами архитектуры. Перекрытие павильона образует навесы, поддерживаемые при помощи консолей, выполненных, как и светильники подземного зала, в виде конструктивных частей самолета – таким архитектурным приемом осуществляется стилистическая связь с подземным интерьером. Павильон приподнят на ступенчатом основании, где в центре марша установлен бюст В.П. Чкалова (скульптор А.С. Чаркин). Необходимо отметить, что скульптура является единственным элементом, отвечающим названию станции (рис. 2).

Подход к архитектурно-художественному решению сложного комплекса наземных и подземных сооружений посредством развития композиции от платформы к вестибюлю представляется аналогичным 1950-х годам, когда станции создавались с использованием методов синтеза искусств и классических композиционных приемов. Подобная тенденция наметилась еще в середине 1980-х годов и нашла продолжение в работах нескольких авторских коллективов. В этом смысле характерна объемно-пространственная композиция «Спортивной» (архитекторы В.С. Волонсевич, А.С. Константинов, О.А. Кузнецов, 1997).

«Спортивная» (рис. 3) – первая в России двухъярусная станция, сконструированная с расчетом на создание здесь в будущем крупного пересадочного узла. Название станции напоминает о близком соседстве таких спортивных объектов, как стадион «Петровский» и дворец спорта «Юбилейный», чем и обусловлено тематическое оформление залов. Обращение к античности в раскрытии идейно-художественного образа сооружения не случайно, поскольку история спортивных состязаний восходит к древнегреческим Олимпийским играм. Кроме того, на архитектуру этой станции, как и ряда других метровокзалов 1990-х гг., несомненное влияние оказали постмодернистские искания. Черты постмодернизма в данном случае можно увидеть в обращении авторов к греческой традиции в трактовке архитектурных форм и изобразительных мотивов, а также характере использования цвета, орнамента, символики.

Стилистическая связь между вестибюлем и двумя станционными залами осуществлена при помощи цвета отделочных материалов, мозаичных композиций и осветительной арматуры в виде факелов. В оформлении залов преобладают элементы круга и полукруга, имеющие



Рис. 4. Мозаичное панно «Олимпийский огонь». Фото автора, 2014



Рис. 5. Мозаика путевых стен нижнего яруса 1997. Фото автора, 2014

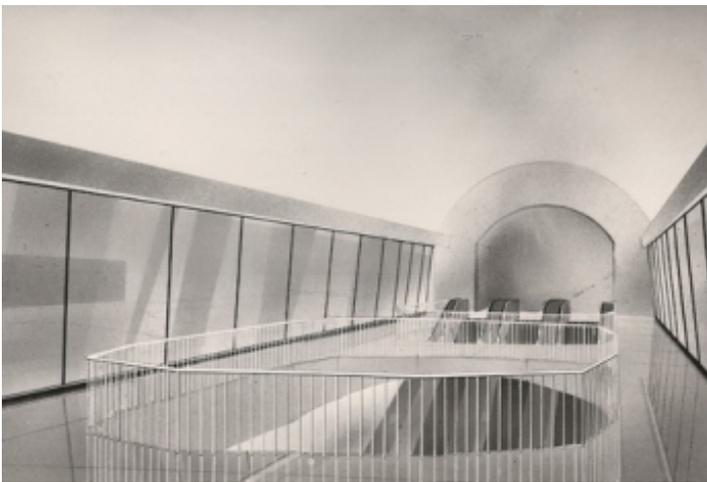


Рис. 6. Конкурсный проект станции «Гостиный двор», 1964. Девиз «Г»⁶

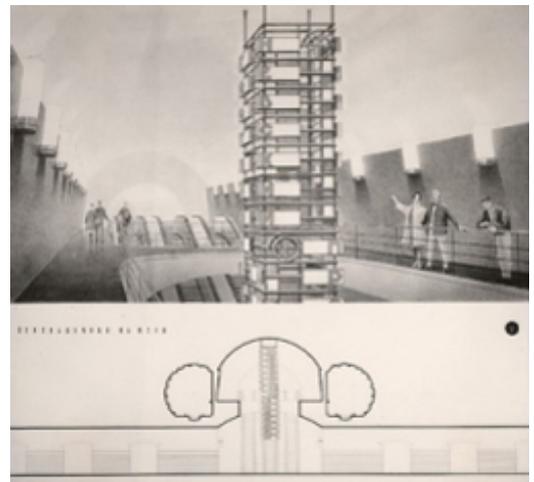


Рис. 7. Конкурсный проект станции Гостиный двор», 1964. Девиз «Звезда в круге»⁷

символическое значение – это напоминание о форме, типичной для стадионов. В эскалаторном зале размещены шесть мозаичных медальонов (художник А.К. Быстров) с изображением основных спортивных состязаний: езды на колесницах, пятиборья, кулачного боя, конкурса искусств. В верхнем ярусе подземного зала – круглые сквозные проемы, обрамленные решетками и связанные со скамьями для пассажиров, в нижнем – скамьи и полукруглые мозаики путевых стен. В Петербурге «Спортивная» явилась первой станцией, где мозаичные панно разместились на путевых стенах². Контрастно решенные погрудные профильные изображения двух спортсменов способствуют устранению монотонности слишком длинной темно-красной стены (рис. 5).

Кроме перечисленных произведений в интерьеры включены две мозаичные картины с развернутыми сюжетами – «Олимпийский огонь» (рис. 4) над эскалаторным ходом и «Состязания в беге» в нижнем ярусе. В этих мозаиках обращает на себя внимание детализированное изображение обнаженных мужских фигур, не встречающееся ранее в оформлении таких транспортных сооружений, как метро. Этот нюанс можно рассматривать как своеобразный вызов сложившейся пуританской традиции и одновременно как связь избранной художниками манеры с постмодернизмом.

Не менее интересным элементом подземного зала являются сквозные отверстия в перекрытии, через которые виден ребристый свод второго яруса – таким архитектурным приемом достигается иллюзия перехода одного пространства в другое. Через отверстия



Рис. 8. Павильон станции «Крестовский остров», 1999. Фото автора, 2014



Рис. 9. Подземный зал станции «Крестовский остров», 1999. Фото автора, 2014

проходят высокие светильники-факелы³ (их основания расположены в нижнем ярусе), подсвечивающие свод в центре зала. Конструкция пересадочной камеры с двумя системами эскалаторов и сквозным отверстием между ними впервые была предложена архитекторами В.А.Богдаревым и Г.Л.Гвоздиком (проект под девизом «Г» (рис.6)) в качестве пересадочного узла между станциями «Невский проспект» – «Гостинный двор». Другим авторским коллективом был разработан вариант сквозного отверстия с арматурой, проходящей из одного яруса в другой (проект под девизом «Звезда в круге» (рис. 7). Но эти конкурсные проекты 1964 г. в то время не были рекомендованы к осуществлению.

Схожесть идей дает возможность предположить, что авторы «Спортивной» не только были знакомы с проектами 1960-х гг., но и принимали их во внимание при решении сложной задачи в организации пересадочного узла двухъярусной станции. Таким образом, все элементы объемно-пространственной композиции «Спортивной» объединяются в новый синтетический вид, создавая качественно новое произведение искусства, оказывающее многостороннее эмоциональное воздействие на зрителя.

На рассматриваемой нами линии петербургского метро был с успехом использован такой тип конструктивного решения, который принято называть «колонно-стеновым». Он представляет собой разновидность колонной станции, где некоторые промежутки между несущими колоннами заменены простенками. Преимущество данного решения заключается не только в обеспечении большей надежности сводов станций глубокого заложения, но и в появлении дополнительных возможностей для размещения элементов художественного убранства как в центральном, так и в перронных залах.

Одним из наиболее удачных примеров гармоничного взаимодействия архитектурных форм, конструктивной основы и произведений монументального искусства может служить колонно-стеновая станция «Крестовский остров» (архитекторы Г.А. Васильев, Е.М. Рапопорт, 1999). Композиционно-тематическая связь наземного и подземного залов этой станции обеспечивается при помощи материала облицовки и за счет применения однотипных элементов оформления в виде упрощенного классического ордера. Учитывая расположение павильона в парковой среде, авторы проекта попытались связать оформление станции с пригородной зоной Петербурга, творчески переработав приемы садово-парковой архитектуры Царского Села и Павловска.

Станция «Крестовский остров» явилась еще одним характерным примером постмодернизма в архитектуре сооружений метрополитена. Влияние этого стилистического направления наглядно проявилось в необычном решении наземного павильона (рис. 8), рассчитанном на создание острого визуального эффекта: павильон скомпонован как сочетание



Рис. 10. Панно над эскалаторным ходом



Рис. 11. Подземный зал станции «Комендантский проспект», 2005



Рис. 12. Панно «Мечта о небе». Фото автора, 2014

двух объемов, повернутых по отношению друг к другу под углом 45° . Вестибюль, полностью облицованный тонированными стеклопакетами, и открытая ордерная аркада, отделанная пудостским камнем, даны в резком противопоставлении, что подчеркнуто тем, насколько неожиданно одна конструкция разрезает другую – так вступают в своеобразный спор традиция и современность.

В подземном зале станции (рис. 9) ордерная аркада также способствует созданию выразительного архитектурно-художественного образа. Каждый отрезок стены, соединяющий соседние колонны, содержит мозаику: со стороны путевых тоннелей это аллегорическое (в виде мифологических персонажей) изображение островов Петербурга, а в центральном зале – изображение рек. Здесь продолжается начатый в наземном вестибюле диалог традиции и современности: вместо привычной мозаики⁴ на торцевой стене станции установлены зеркала, создающие иллюзию глубины, не существующей в реальности. Такой прием, тоже характерный для постмодернизма, привносит в композицию особое ощущение остроты, необычности. На фоне зеркал размещен портик, фронтоном которого, как бы «отрываясь» от основной конструкции, словно парит над колоннами, чем усиливается ощущение излюбленной постмодернизмом парадоксальности. Таким образом, станция выгодно отличается своим решением, наделенным чертами яркой новизны, сохранившей связи и с историческим петербургским контекстом.

Необходимо отметить, что архитекторов всегда интересовали вопросы применения новых облицовочных материалов в условиях метрополитена. Колонно-стенная станция «Комендантский проспект» (архитектор А.С. Константинов, 2005) была впервые облицована металлокерамикой и панелями композитного материала ALPOLIC. Аналогичное покрытие имеет и свод эскалаторного тоннеля, выполненный без поперечных ребер. Заметным недостатком плит ALPOLIC являются видимые швы между ними, что способствует визуальному уменьшению высоты подземного зала, тогда как более обычный и часто применявшийся ранее выбеленный свод с мягкими переходами света и тени усиливал ощущение глубины пространства.

Несмотря на перечисленные нововведения, именно для этой станции становится характерным традиционная для 1950-х гг. схема размещения произведений монументального искусства. Ей отвечают мозаика над эскалаторным ходом, изображения на опорах и большое мозаичное панно в торце станционного зала. Мозаика в эскалаторном зале (рис. 10) с изображением летчиков на фоне их боевых машин (художник А.К. Быстров) выполнена в серо-голубых тонах в стиле плакатов 1930-х гг. Но надпись под изображением «Слава в веках первым российским авиаторам» вызывает ассоциацию со строкой в наземном вестибюле станции метро 1955-го г. «Автово» (архитекторы Е.А. Левинсон, А.А. Грушке): «Доблестным защитникам Ленинграда, в битвах отстоявшим город-герой, слава в веках!». Такие реплики на приемы, осуществленные в 1950-х гг., становятся, как мы уже отмечали, характерными для современных станций метро.

Ряды колонн подземного зала, квадратные в сечении, и участки стен соединены



Рис. 13. Подземный зал станции «Адмиралтейская», 2011. Фото автора, 2014 и 2012

аркадой, имеющей непрерывный ритм. Насыщенный синий цвет аркада получила благодаря металлокерамике, позволяющей задавать любой цвет облицовке. На простенках со стороны центрального зала установлены круглые мозаичные панно, изображающие летчиков, советские самолеты в мирном небе, сцены сражений в воздухе в годы Великой Отечественной войны. Мозаики также выполнены в сине-белой гамме – этот выразительный прием, позволивший убрать лишние эмоции, одновременно является и символом эпохи.

Торцовую стену зала завершает многоцветное мозаичное панно «Мечта о небе» (рис. 12), решенное в традиционном «народном» стиле: персонажи со счастливыми лицами и с музыкальными инструментами буквально вываливаются из корзины воздушного шара, чтобы посмотреть мир. Но между изобразительным рядом в круглых медальонах и изображением на торцовой стене нет тематического и стилистического единства. Дело в том, что проект предполагал отразить тему развития авиации в России (в таком контексте изображение воздушного шара представляется логичным, поскольку с Комендантского аэродрома людей катали в Гатчину на дирижаблях), но в преддверии 60-летней годовщины Победы в Великой Отечественной войне появилось иное решение: в мозаиках раскрыли эпизоды военных действий. Тему подсказал кинофильм «Балтийское небо» – этим названием и объединены все медальоны. Однако существенным недостатком островных композиций является отсутствие должной выразительности изображений.

Апофеозом традиционного решения современной станции метро служит архитектурно-художественный образ «Адмиралтейской» (архитекторы А.С. Константинов, В.Г. Хильченко, 2012), раскрывающий тему становления российского флота в петровскую эпоху (рис. 13).

Из-за расположения станции в центральной части города авторы придерживались идеи использования мотивов ордерной архитектуры, чтобы связать интерьер с классическим Петербургом, и одновременно стремились продолжить традиции создателей первой очереди Ленинградского метро, используя приемы синтеза архитектуры и изобразительного искусства. Такой архитектурный прием, как применение декоративных дуг (в данном случае образованных латунными поясами) на своде центрального зала, является особенно характерным для станций 1950-х гг.

Помимо традиционной схемы размещения мозаичных композиций в пространство подземного зала «Адмиралтейской» включены витраж и горельефные портреты русских адмиралов и флотоводцев: П.С. Нахимова, Ф.Ф. Ушакова, С.О. Макарова, И.К. Григоровича, Ф.Ф. Беллинсгаузена и Ф.М. Апраксина (скульпторы В.Д. Свешников и А.С. Чаркин), установленные на простенках между колоннами. Но проект станции предусматривал разместить «в шести нишах центрального нефа... мраморные скамьи для отдыха пассажиров, над ними... памятные медальоны, посвященные важнейшим событиям в период становления Российского флота» [3,



Рис. 14. Мозаичное панно «Атлант», 2012.
Фото автора, 2012



Рис. 15. Перронный зал станции «Международная»,
2012. Фото автора, 2012

с. 34]. Внесение изменений в проект привело к утрате единства архитектурно-художественного образа. По словам одного из авторов вестибюля этой станции Д.А. Бойцова, «станционные архитектурно-художественные решения представляют собой компиляцию символов и мотивов, раскрывающих тему Адмиралтейства» [2, с. 54]. Но, к сожалению, каждый элемент композиции подземного зала существует обособленно. Это касается не только галереи круглых медальонов, но также витража и интровертной, заключенной в массивную раму мозаичной композиции «Основание Адмиралтейства» (художник А.К. Быстров) на торцевой стене. Таким образом, синтетическое архитектурно-художественное произведение, каким должна быть станция метро, сводится здесь к сумме составляющих его компонентов.

На «Адмиралтейской» осуществлена попытка сочетания искусственных материалов облицовки с натуральным камнем, что вносит диссонанс в органичное восприятие пространства. Архитектурные детали (например, антаблемент), выполненные из искусственного материала, имеют более грубые профили, чем изготовленные из естественного камня, и не создают ощущения надежности конструкций. Аналогичный эффект наблюдается и в интерьере «Звенигородской» (архитекторы Н.В. Ромашкин-Тиманов, Ю.В. Еечко, Д.А. Бойцов, М.В. Павлова, 2009).

Среди станций колонно-стенового конструктивного типа своим новаторским решением заметно отличается «Международная» (архитекторы Н.В. Ромашкин-Тиманов, Н.А. Виноградова, Я.В. Романова, 2012). Название метровокзала обусловлено местом расположения в районе, улицы которого получили название в честь городов Восточной Европы, освобожденных советскими войсками в годы Второй мировой войны. Таким образом, каждый элемент композиции призван отразить тему единства всех народов через космическое пространство, представление о котором создается при помощи цвета, широких кривых линий, элементов освещения и мозаичных картин.

Нововведением в данном случае явилось не только размещение мозаики на трех участках стен над эскалаторным ходом, но и совершенно иное решение подземного интерьера. Пространство станции формируют ряды овальных в сечении латунных колонн, соединенные простенками. Определенную динамику пространству задает волнообразный карниз, мотив изогнутых линий которого находит поддержку в плавных линиях малых архитектурных форм – скамеек для пассажиров, так же как и в ритмично выстроенном рисунке путевых стен (рис. 15). Наряду с чисто архитектурными средствами выразительности в решении подземных залов современных станций стал активнее использоваться цвет. В последнем случае это доминирующий желтый в сочетании с синим. Аналогичную палитру мы находим в смальтовой мозаике.

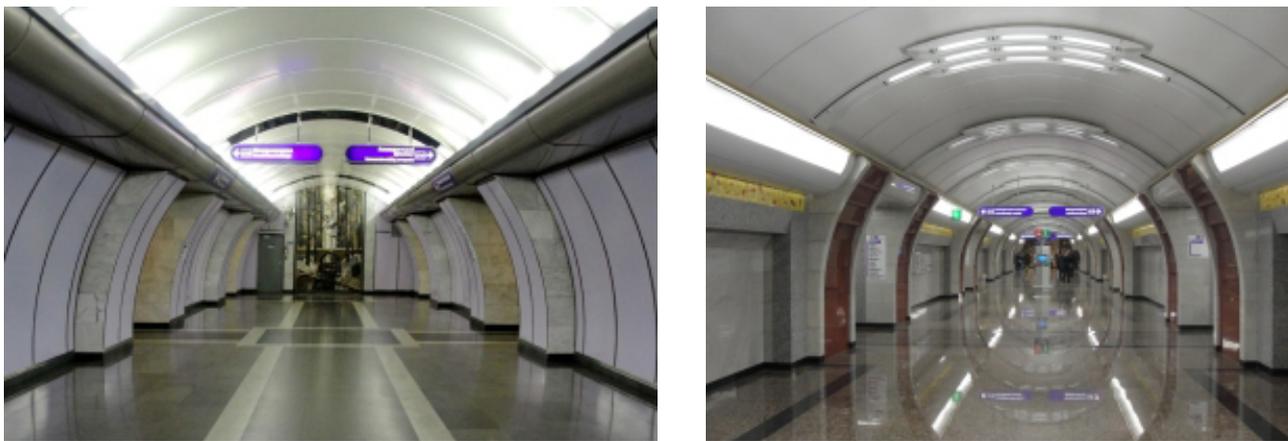


Рис. 16. Станции «Волковская», 2008 и «Бухарестская», 2012. Фото автора, 2014 и 2012

Свод подземного зала «Международной» облицован плитами ALPOLIC, но стыки между ними закрыты тонкими декоративными пластинами синего цвета так, что в перспективе зала они образуют на поверхности свода решетку. Она находит продолжение в мозаичной композиции торцевой стены (рис.14) – на шаре, поддерживаемом атлантом. Сходящиеся у изображения линии сетки создают впечатление, будто атлант держит не только шар, но и весь свод станции. Такой технологический элемент, как сетка швов облицовки, становится самостоятельным эффектным элементом композиции, задающим ритм, и активно включающимся в формирование архитектурно-художественного образа.

Еще один конструктивный тип, осуществленный на данной линии, – пилонная станция. В конструкциях станций этого типа опорами сводов служат мощные пилоны, образованные железобетонными тубинговыми кольцами тоннелей, а промежутки между ними перекрыты железобетонными балками. Таким образом, пилонная станция включает три по существу независимых зала, что позволяет дифференцировать их архитектурно-пространственное решение.

«Волковская» (архитекторы Д.А. Бойцов, А.С. Константинов, 2008) и «Бухарестская» (архитекторы Д.А. Бойцов, О.В. Рязанцева, М.Ю. Мартынова, 2012) имеют традиционную схему расположения произведений монументального искусства и решены с применением композитных материалов облицовки и натурального камня (рис. 16). Авторы проекта первой из только что названных станций сохранили кольцообразное очертание подземного зала (он повторяет форму тубинговой конструкции тоннеля), а при создании интерьера второй были творчески переработаны архитектурные приемы, характерные для искусства стран юго-восточной Европы. Абстрактные геометрические формы осветительных приборов, криволинейные очертания пилонов, декор дверей путевых стен, скамьи для пассажиров призваны ассоциативно напомнить об архитектуре Бухареста. Для наиболее полного раскрытия архитектурно-художественного замысла на торцевой стене станции установлено трехчастное мозаичное панно⁵. Замысел последнего значительно отличается от первоначального проекта и носит абстрактный характер.

Станция «Обводный канал» (архитекторы Б.А. Подольский, П.В. Малмаев, 2008) также имеет в разрезе кольцообразное очертание центрального зала, но при этом выгодно отличается свежим решением (рис.17). Это вторая станция в петербургском метрополитене, где изображение появилось на путевых стенах. Однако здесь авторы проекта нашли иное решение – это стеклокерамические панели с фотографиями, воспроизводящими панорамы обоих берегов канала (художник А.Я. Гордин). В противоположных концах центрального зала помещены изображения, продолжающие эту тему. Интерьеры решены в стиле промышленной архитектуры. Свод, облицованный плитами ALPOLIC, скрыт за выведенными наружу



Рис. 17. Станция метро «Обводный канал», 2008.
Фото автора, 2013



Рис. 18. Эскалаторы в наземном вестибюле, 2008.
Фото автора, 2013

конструктивными элементами в виде железных тубингов. Установленные на определенном расстоянии друг от друга, они не только отвлекают взгляд от швов свода, но и задают необходимый ритм пространству, устраняя монотонную протяженность перронных залов. Это один из немногих интерьеров, где авторам благодаря совмещению различных материалов удалось создать привлекательный образ и достичь эффекта единого синтетического целого. Тема подземного зала находит продолжение в вестибюле. Вместо традиционной мозаики над эскалаторным ходом размещена металлическая конструкция тубинговой трубы, как бы вырывающейся вверх из наклонного тоннеля (рис. 18).

Для наземных вестибюлей Фрунзенско-Приморской линии характерно применение в качестве покрытий стержневых «структур» и объемных геометрических композиций (например, «Роза ветров» на станции «Адмиралтейская»). В конструктивно-композиционном отношении вестибюли решаются по-разному. Они заглубляются под землю, совмещаясь с системой подземных переходов, либо выполняются в виде отдельно стоящих павильонов, включающихся в городскую среду, либо встраиваются в здания, как правило, торгового или другого общественного назначения. К сожалению, последние варианты не позволяют рассуждать об их самостоятельной градообразующей роли.

Рассмотрение приведенных примеров позволяет сделать вывод о том, что архитектура современных станций метро развивается в двух направлениях, которые можно обозначить такими широкими понятиями, как «традиционализм» и «модернизм», и при этом большинству интерьеров свойственна сознательно придаваемая им более или менее последовательно выраженная декоративность. Формирование подземного пространства в первую очередь подчинено функциональным задачам, а сочетание разных форм и материалов помогает выразить ту или иную степень индивидуализации каждого интерьера. Тем не менее, некоторые станции обнаруживают и ряд сложностей, возникающих при решении проблем, связанных с использованием приемов синтеза искусств.

Здания станций метро, спроектированные в сталинскую эпоху, имели своими прототипами античные храмы. Однако приемы и формы, заимствуемые из классического искусства, как правило, перерабатывались в соответствии с требованиями советского времени, что нередко способствовало созданию новых запоминающихся образов. Идеологические функции метро раскрывались благодаря тесной композиционной связи произведений живописи, скульптуры и архитектуры. Что же служит художественной опорой для станций метро сегодня? Как показывает практика, за основу берутся станции метро советского времени, ставшие памятниками архитектуры; однако при этом наблюдается отсутствие ясно выраженного идеологического подтекста, не чувствуется достаточно солидной моральной и духовной составляющей, едва ли

можно говорить и о присутствии четко выстроенной сюжетной линии.

Одна из причин возникновения такого рода художественных просчетов и упущений видится в недостаточном внимании к организации соответствующих конкурсов, способных инициировать разработку свежих замыслов. В настоящее время создание качественно нового архитектурно-художественного образа в метро – это проблема, требующая новых подходов и решений, адаптированных к современным условиям.

Примечания

¹Фрунзенско-Приморская линия петербургского метрополитена была введена в эксплуатацию в 2009 году путем соединения Приморского радиуса (временно являлся частью Правобережной линии) с Фрунзенским.

²Ранее такой прием был распространен в московском метрополитене. Это, например, флорентийская мозаика «Историческая Москва» (художники В.Васильцов, Э.Жаренова) на путевых стенах станции метро «Нагатинская» (архитектор Л. Н. Павлов, 1982). Аналогичные примеры встречаются и в других городах. Один из них – станция «Московская» (архитекторы Ю. Ивахнишин, Л. Кустова, Л. Погорелов, 1984) в Минске, где создано панно с изображением исторических зданий Москвы (художники В. Довгало, В. Стельмашонок).

³Согласно проекту вместо факелов предполагались скульптурные завершения.

⁴Проект предусматривал размещение в торце станции мозаичного панно, выполненного из натурального камня [1, с. 121].

⁵Правая часть панно является имитацией мозаики и выполнена из цветных декоративных пленок, наклеенных на дверь технического помещения. Аналогичный пример из московского метро – пленочный витраж в вестибюле станции «Алма-Атинская» (архитекторы А.В. Некрасов, Г.С. Мун, 2011).

⁶ЦГАЛИ. Ф. 341. Оп. 5. Д. 99. Л. 13, об.29

⁷ЦГАЛИ. Ф. 341. Оп. 5. Д. 99. Л. 18, об.40

Библиография

1. Петербургский метрополитен: из прошлого в будущее. Альбом-каталог /авт.-сост. В.Г. Авдеев. – СПб., 2013.
2. Бойцов, Д. Архитектура петербургского метро. Современные проекты и их воплощение / Д. Бойцов // Капиталь. – 2011. – № 1 (19). – С. 52–59.
3. Константинов, А. С. К 60-летию «Ленметропроекта» / А. С. Константинов // Архитектура. Строительство. Дизайн. – 2007. – № 2 (47). – С. 31–34.

Произведение «СИНТЕЗ ИСКУССТВ В АРХИТЕКТУРНОМ РЕШЕНИИ СТАНЦИЙ ФРУНЗЕНСКО-ПРИМОРСКОЙ ЛИНИИ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА», созданное автором по имени Смирнова Светлана Евгеньевна, публикуется на условиях лицензии Creative Commons «Attribution-ShareAlike» («Атрибуция — На тех же условиях») 4.0 Всемирная.

Разрешения, выходящие за рамки данной лицензии, могут быть доступны на странице <http://svetlanasm@mail.ru>.



Смирнова Светлана Евгеньевна
соискатель,
Санкт-Петербургский государственный академический институт живописи, скульптуры и архитектуры имени И.Е. Репина».

Санкт-Петербург, Россия, e-mail: svetlanasm@mail.ru

Статья поступила в редакцию 22.12.2014

Электронная версия доступна по адресу: http://archvuz.ru/2015_1/13

© С.Е. Смирнова 2015

© УралГАХА 2015

**SYNTHESIS OF ARTS IN THE ARCHITECTURAL AND ARTISTIC TREATMENT
OF STATIONS IN SAINT-PETERSBURG METRO
(WITH REFERENCE TO THE FRUNZENSKO-PRIMORSKAYA LINE)**

Smirnova Svetlana E.

PhD student,
I.Repin Academic Institute of Painting, Sculpture and Architecture.
Saint-Petersburg, Russia, e-mail: svetlanasm@mail.ru

ABSTRACT

The article reviews the techniques used in the architectural composition of the stations in the Frunzensko-Primorskaya line of Saint-Petersburg Metro. The stylistic features and synthesis of arts in the ground and underground structures are considered using the most typical stations as an example.

KEY WORDS

monumental art, synthesis of arts, Saint-Petersburg metro

References

1. Avdeyev, V.G. (2013) Saint-Petersburg Metro: from the Past to the Future. Album/Catalogue. Saint-Petersburg: GMISPB (in Russian)
2. Boitsov, D. (2011) The Architecture of Saint-Petersburg Metro. Contemporary Projects and Their Implementation. Kapitel'. No. 1 (19). P. 52-59 (in Russian)
3. Konstantinov, A.S. (2007) For the 60th Anniversary of «Lenmetroprojekt». Arkhitektura. Stroitelstvo. Dizain. No. 2 (47). P. 31-34 (in Russian)