

## РЕКОНСТРУКЦИЯ И РЕСТАВРАЦИЯ СТАНЦИЙ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

УДК: 725.314  
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**

*В статье анализируются результаты реставрационных и реконструктивных работ, проводившихся на разных станциях петербургского метрополитена с 2000 по 2014 год. Дается характеристика различных отделочных материалов, способов их использования в интерьерах; рассматривается их роль в создании архитектурно-художественного образа станций метрополитена.*

### **Ключевые слова**

*метро, реконструкция, реставрация, синтез искусств, отделочные материалы*

Метрополитен Петербурга – уникальный подземный ансамбль, ставший неотъемлемой частью города на Неве. Первые станции (введены в эксплуатацию в 1955 году), решенные в лучших традициях синтеза искусств, до сих пор впечатляют жителей и гостей города своими художественными достоинствами и композиционными решениями, выдержанными в строгом соответствии с историческим петербургским контекстом. Здания наземных вестибюлей, входящие в сложный комплекс сооружений метрополитена, являются ценными памятниками архитектуры и органично включены в окружающую застройку.

Станции метро, относящиеся к объектам транспортной архитектуры, работают в напряженном режиме, чем обуславливается необходимость соблюдения определенных правил эксплуатации. Кроме того, из-за расположения станций глубоко под землей особого внимания требуют вопросы гидроизоляции. По истечении уже довольно большого срока использования становится неизбежной реконструкция и реставрация этих сооружений.

При проведении капитального ремонта подземных залов некоторых станций была полностью заменена облицовка их путевых стен, колонн, пилонов, изменено покрытие платформ перронных залов. Рассмотрим, каким образом осуществленные работы отразились на архитектурно-художественном образе подземных сооружений.

Замена нейтрального серого асфальтового напольного покрытия на гранитное в перронных залах станций колонного и пилонного типов не всегда отвечает общему цветовому строю центрального нефа (особенно на станциях, введенных в строй в 1955 году, имеющих в центральном нефе мозаичные полы, набранные из цветных камней) и спорит с облицовкой перронных залов, что можно наблюдать на станциях Кировско-Выборгской и Московско-Петроградской линий. В частности, в подземном зале «Площади Восстания» одна перронная платформа выложена серым гранитом, другая – красным, причем укладка плит нерегулярна (рис. 1).

На протяжении всей истории строительства метро в Петербурге авторы проектов предпринимали попытки расширить палитру отделочных материалов таким образом, чтобы экономическая и художественная составляющие находились в выгодном соотношении.

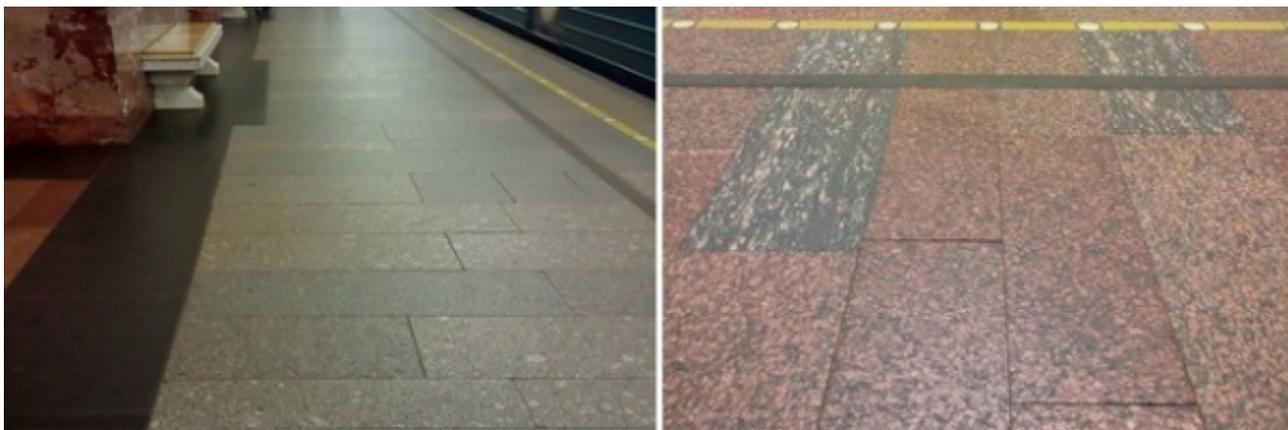


Рис. 1. Пол в перронных залах станции «Площадь Восстания». Фото С. Е. Смирновой. 2015



Рис. 2 Отделка путевых стен кафельной плиткой. Фото 2009–2012 гг.



Рис. 3. Путевая стена станции «Горьковская». Фото С.Е. Смирновой, 2015



Рис.4. Путевая стена станции «Невский проспект». Фото С.Е. Смирновой, 2015



Рис. 5. Путевая стена станции «Сенная площадь». Фото С.Е. Смирновой, 2015

С конца 1950-х годов широкое распространение получила облицовка путевых стен мелкоформатной кафельной плиткой путем набора плиток на железобетонные панели [9, с. 12]. На станции «Сенная площадь» это была керамика интенсивного сине-фиолетового тона, а на «Чернышевской», «Площади Ленина», «Технологическом институте-2», «Горьковской», «Фрунзенской», «Электросиле», «Московских воротах» – белого (рис. 2). Несколько иное решение применено на станции «Невский проспект», где в качестве облицовочного материала использованы стеклянные пластинки с подкладкой насыщенного красного цвета, которые придавали путевым стенам необычную фактуру. Мелкие элементы, набранные на панели, демонстрировали не только утонченность рукотворной работы, но и свидетельствовали о повышенном внимании, уделяемом интерьеру станционных залов. Мелкоформатная плитка оставалась весьма популярной среди облицовочных материалов и в 1980-е годы (станции «Пионерская», «Удельная»).

В настоящее время керамическая облицовка путевых стен многих станций полностью заменена. На «Невском проспекте» с 2006 года можно увидеть близкий к исходному цветовому решению красный, переливающийся блестками, искусственный камень (рис.



Рис. 6. Путевая стена станции «Пионерской». Фото С.Е. Смирновой, 2015



Рис. 7. Путевая стена станции «Пионерской»<sup>2</sup>



Рис. 8. Подземный зал станции «Петроградская». Фото С.Е. Смирновой. 2014

4), на «Сенной площади» с 2012 года – сине-фиолетовый искусственный камень (рис. 5), на «Фрунзенской» с 2010–2012 и на «Технологическом институте-2» с 2011–2012 – мрамор, на «Горьковской» (2008–2009, рис. 3), «Электросиле» (2009–2011) и «Пионерской» (с 2009, рис. 6) – керамогранит. Кроме того, на некоторых станциях (например, «Невский проспект», «Пионерская», рис. 7) вместе с облицовкой оказались утраченными и объемные буквы названий, расположенные на путевых стенах. Их заменила яркая полоса наклейки. Необходимо отметить, что «Сенная площадь» являлась единственной станцией, где керамика покрывала не только путевые стены, но и пилоны (мелкоразмерная «кириска» серовато-кремового тона [9, с. 12]). Последние были облицованы мрамором в ходе реконструкции подземного зала в 1991 году.

Только на «Петроградской» (ремонт производился в течение 2013 года), облицованной фигурными керамическими блоками, все замены покрытия были выполнены аналогично прежнему варианту, что позволило сохранить общее архитектурно-художественное решение (рис. 8).

Керамика, использованная для отделки подземного зала этой станции, необычна – каждый элемент представляет собой небольшой цилиндр. Светлой керамикой такой формы были облицованы фасады и элементы интерьера некоторых зданий, возведенных по проекту А. Аалто (например, фасады театра в Ювяскюля, 1964) (рис. 9). Кроме того, в мастерской архитектора можно увидеть деревянные заготовки (рис. 10), в соответствии с которыми изготавливалась форма керамических изделий. Данный факт дает основание предполагать, что авторы проекта «Петроградской» были знакомы с разработками финского архитектора и применили аналогичный декор в интерьере подземного зала.

Эстетика 1960-х годов отразилась на станциях «Гостиный двор» и «Василеостровская»



Рис. 9. Театр в Ювяскюля. Фото Е.К. Блиновой, 2013

Рис.10. Мастерская А. Аалто  
Фото Е.К. Блиновой, 2013

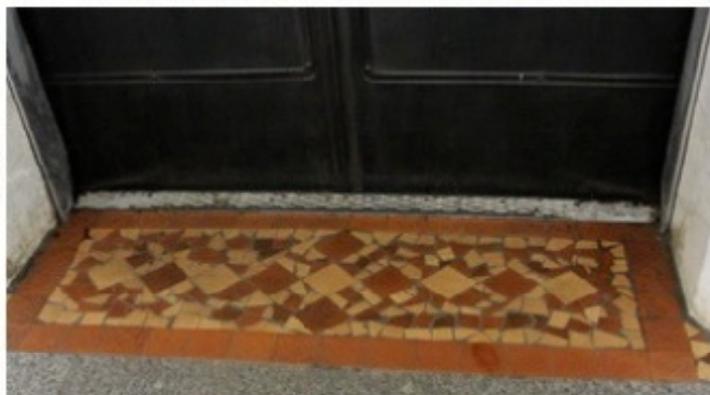


Рис. 11. Подземный зал «Василеостровской» и фрагменты пола в дверных проемах. Фото С.Е. Смирновой, 2014, 2015

– это включение в напольное покрытие в проемах автоматически открывающихся дверей станционного зала рисунка из колотой керамической плитки (рис. 11). В процессе реконструкции «Василеостровской» (2015) этот материал, скорее всего, будет заменен на современный.

Немалое опасение вызывает судьба оформления станций, еще имеющих оригинальную керамическую облицовку («Московские ворота», «Лесная», «Удельная»). На путевых стенах «Московских ворот» использовано сочетание белой и черной керамической плитки разных размеров так, что черные элементы образуют тонкие вертикальные полосы на белом фоне. Такой прием формально перекликается с рисунком пола центрального зала станции и декоративными алюминиевыми профилями пилонов. Стены «Лесной» покрыты зеленой волнообразной плиткой, создающей рифленую фактуру (рис. 12). К сожалению, в настоящее время такая фактурная керамическая плитка не производится [12] и в дальнейшем при реконструкции станции она, скорее всего, будет демонтирована. На «Удельной» использованы темно-зеленые мелкогабаритные ребристые плитки (рис. 12).

Появление керамической плитки в облицовке объяснялось не только стремлением к удешевлению отделочных материалов, но и поиском новых способов отделки путевых стен для достижения простоты и ясности композиционного решения. На деле же керамика

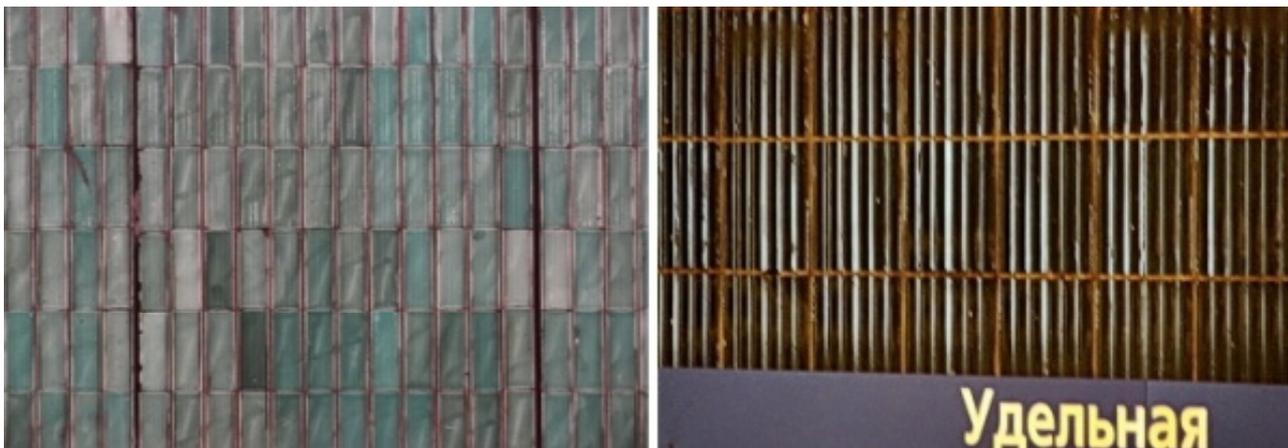


Рис. 12. Путевые стены станций «Лесная», «Удельная». Фото С.Е. Смирновой, 2015

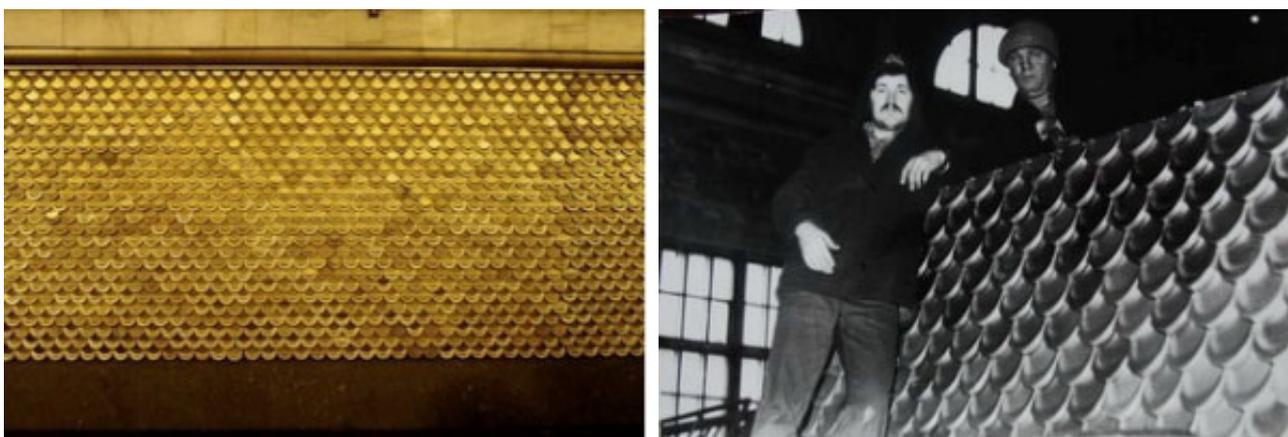


Рис. 13. Путевая стена станции «Площадь Александра Невского-2». Фото С.Е. Смирновой, 2014

Рис. 14. Панель для облицовки путевых стен. Фото из личного архива С.Е. Смирновой, 1985

оказалась дороже натурального камня и впоследствии от ее применения отказались.

В петербургском метро существует еще один интересный вариант облицовки путевых стен из мелкогабаритных элементов, примененный на станции «Площадь Александра Невского-2», – это штампованные детали из анодированного алюминия, набранные на панели (рис. 13) таким образом, что объемный рисунок путевых стен напоминает «чешую» ратных кольчуг (рис. 14). На «Площади Александра Невского-2» такое решение стен играет немаловажную роль в создании архитектурно-художественного образа станции, и любые изменения, внесенные при возможной реконструкции в будущем, повлекут необратимые последствия.

Кроме керамики, для отделки станций применялся также натуральный камень – гранит, мрамор, известняк, травертин, габбро-диабаз, габбро-норит. Внимание, с которым авторы проектов подходили к подбору облицовочных материалов на первых станциях ленинградского метро, сохранилось и после выхода партийно-правительственного постановления «об устранении архитектурных излишеств». Так, в подземном зале «Чернышевской» был использован светло-серый с большими белыми прослойками уфалейский мрамор: «плиты мрамора очень удачно подобраны; дополняя друг друга, они сливаются в затейливые наборы» [5, с. 38]. Но, к сожалению, долговечность использованных натуральных материалов не гарантирует их полную сохранность при проведении ремонтных работ. При реставрации колонн станции «Кировский завод» в 2005 году плитки мрамора из Сванетии [11, с. 105], деликатно подобранные в соответствии с рисунком прожилок, были заменены уфалейским мрамором [4, с.139].

В 2007–2012 годах в целях усиления гидроизоляции производился капитальный

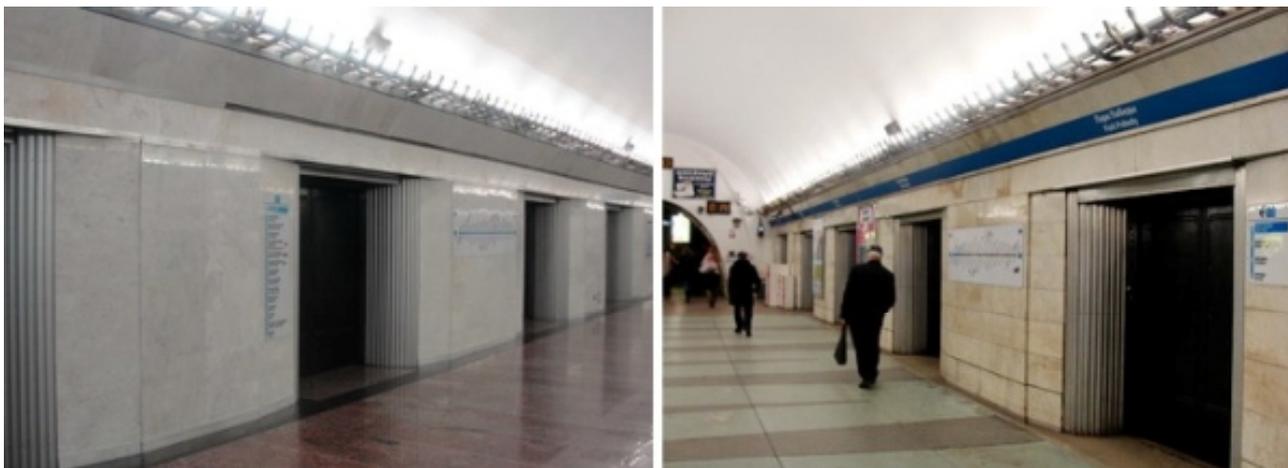


Рис. 15. Подземный зал станции «Парк Победы» до (справа) и после ремонта (слева). Фото С.Е. Смирновой, 2014



Рис. 16. Путевые стены «Политехнической» до и после ремонта. Фото 2008 и 2015

ремонт путевых стен и перекрытия на станции «Автово» – одной из первых станций ленинградского метро, посвященной теме торжества по случаю Великой Победы. В подземном зале этой станции в качестве архитектурного отделочного материала впервые было использовано стекло. Стекланные пластины, иллюстрирующие тематический замысел, покрывают шестнадцать из сорока шести колонн так, что каждая из них выглядит стеклянным монолитом. Не осталось незамеченным бережное отношение к отделке из художественного стекла – для предотвращения ее растрескивания каждая колонна была укреплена щитовыми досками, опоясывающими ее поверх облицовки. Необходимо отметить, что станции Кировско-Выборгской линии петербургского метрополитена, вступившие в строй в 1955 году, были внесены в единый государственный реестр объектов культурного наследия регионального значения и получили особый охраняемый статус [6, п. 245, 1638]. В силу этого обстоятельства вопросы сохранности первоначального облика станционных залов оказываются в числе наиболее важных.

Реставрационные работы по замене отделки из натурального камня были выполнены и на станциях, открытых для пассажиров в 1960-е годы. Так, в подземном зале «Парка Победы» (рис. 15) полностью заменили облицовку стен и пола. Прежнее напольное покрытие было выполнено из цветного террацо – декоративного материала, имитирующего гранитные и мраморные полы, и состояло из поперечных вытянутых треугольников. Полная замена отделки не отразилась на смысловом значении архитектурно-художественной композиции, посвященной теме «Труд и отдых советского человека» [3, с. 24] (наземный вестибюль станции расположен у Московского парка Победы). Напротив, сочетание белых стен с красным гранитом пола придало подземному залу мажорное



Рис. 17. Наклонный ход эскалаторного тоннеля станции «Лиговский проспект» до и после капитального ремонта. Фото 2012, 2014

звучание. Особенно важным при ремонте станции явилось сохранение гофрированных вставок по сторонам автоматически открывающихся дверей и оригинального светового карниза из художественного стекла.

На станциях, введенных в эксплуатацию в 1975 году, покрытие путевых стен было также обновлено. На «Политехнической» (рис. 16) в 2005 году каменная отделка торцевых стен станции была обшита композитными панелями, а в 2009 году травертин заменен на керамогранит, анодированный алюминий – на крашеный профнастил (оцинкованные листы волнистой или профилированной стали). Таким образом, оригинальное архитектурное оформление оказалось полностью утраченным.

Керамогранит является искусственным отделочным материалом, производящимся методом полусухого прессования из пресс-порошка (беложгущиеся глины, кварцевый песок, вода) с последующим обжигом и получением нужного оттенка введением окрашивающих компонентов. Современные технологии позволяют придавать поверхности любую фактуру: натуральный камень, деревянный паркет, создавать имитацию ткани и кожи, но рисунок таких плиток выполняется методом штампования, что исключает уникальность и неповторимость каждой из них. Добиться затейливого узора прожилок с оттисками подлинных, не повторяющихся раковин моллюсков на поверхностях плиток, изготовленных массовым производством, невозможно (окаменевшие двустворчатые раковины можно увидеть в мраморе некоторых пилонов станции «Площадь Восстания» [4, с. 144]). Стена, составленная из плиток керамогранита с определенным цветовым оттенком и одинаковым рисунком, который не требует тщательного подбора, снижает эстетическое качество протяженных перронных залов, сообщая интерьеру искусственность и холодность.

Не избежали новых решений и наклонные ходы эскалаторных тоннелей. На всех станциях во время проведения капитального ремонта был осуществлен монтаж зонтов сводов из современного композитного материала, а балюстрады эскалатора получили отделку хромированными панелями. Кроме того, были заменены и оригинальные светильники («Владимирская»), из-за чего наклонный ход получил типовой утилитарный вид, лишенный интерьерного подхода. В эскалаторном тоннеле станции метро «Лиговский проспект» – первой станции петербургского метро, где светильники не установлены на балюстраде, а закреплены по обеим сторонам свода, такое решение в общем сохранили, но оригинальность осветительных приборов была утрачена (рис. 17).

Замена ребристых асбоцементных водоотводных зонтов на зонты из облегченных композитных материалов приводит к тому, что свод эскалаторного тоннеля становится выполненным без поперечных ребер. Заметным недостатком плит ALPOLIC являются видимые швы между ними, что способствует визуальное уменьшению высоты подземных



Рис. 18. Перекрытие вестибюля «Пионерской» до и после замены облицовки. Фото С.Е. Смирновой, 2014

помещений, тогда как применявшийся ранее выбеленный свод с мягкими переходами света и тени усиливал ощущение глубины пространства [8]. Впервые свод эскалаторного тоннеля с поперечными ребрами был применен на станции «Парк Победы», и в 1961 году являлся «наиболее оригинальным и интересным среди станций не только Ленинградского, но и Московского метрополитена» [1, с. 9].

Алюминиевые панели из композитов – ALPOLIC получили широкое распространение в качестве отделочного материала в 2000-е годы. Они состоят из внутреннего слоя – огнеупорного наполнителя на минеральной основе и двух металлических листов (нержавеющая сталь, алюминий). Впервые эти панели были применены при проведении капитального ремонта наклонного хода эскалаторного тоннеля станции «Невский проспект» [7, с. 3]. Замена асбоцементных зонтов на композиты с «антивандалным» покрытием обусловлена возможностью их частичного демонтажа при осуществлении ремонтных работ и такими характеристиками, как увеличенный срок службы и отсутствие химической коррозии. В дальнейшем композитные материалы использовались для облицовки сводов эскалаторных тоннелей станций метро «Владимирская» и «Гостиный двор».

Кроме эскалаторных тоннелей, плиты ALPOLIC затем появились и в интерьерах станций. Первым экспериментальным опытом применения новой облицовки в Петербурге стала станция «Комендантский проспект», где наряду с плитами композитного материала были использованы металлокерамические панели. Но от металлокерамики со временем отказались по финансово-экономическим соображениям. А вот композитные материалы стали широко применяться ОАО «Метрострой» при строительстве подземных залов станций «Обводный канал», «Международная», «Бухарестская», «Спаская», сооружении навесных вентилируемых фасадов и проведении капитального ремонта вестибюлей. [7, с. 3]. Содействие внедрению композитных материалов, конструкций и изделий из них, а также развитие данной отрасли производства в Санкт-Петербурге явилось одним из основных направлений комплексной программы «Наука. Промышленность. Инновации» в северной столице на 2012–2015 годы.

К преобразованию интерьеров станционных залов приводит также появление в них стендов, указателей и ярких полос с названиями станций, соответствующих цвету линий на схемах петербургского метрополитена. Впервые новая информационная система была применена на «Волковской» для лучшей ориентации пассажиров на платформе. Но надо заметить, что цветные полосы, как и многочисленные рекламные щиты, прикрепляются винтами к облицовке путевых стен, а в центральном зале станций – к пилонам и антаблементам колонных конструкций («Выборгская», «Лесная»), что наносит ущерб облицовке из натурального камня и закрывает уникальный рисунок природного материала.

Изменения коснулись и осветительного оборудования: ртутные лампы белого цвета



Рис. 19. Павильон станции «Елизаровская». 2014, 1970



Рис. 20. Витраж в вестибюле станции «Лиговский проспект». Фото С.Е. Смирновой, 2014.



Рис. 21. Утраченные витражи вестибюля станции «Лиговский проспект». Фото П. Долганова. 2013

были заменены натриевыми. Безусловно, замена освещения сделала станции светлее, но при этом центральный неф подземного зала «Пушкинской» утратил свою камерность, а «Достоевская» частично потеряла своеобразие, придававшееся ей полумраком.

Капитальный ремонт наземных сооружений проводится не менее активно, чем подземных. Так, в 2013 году к вестибюлю станции «Пионерская» с двух сторон были пристроены дополнительные торговые помещения, искажающие первоначальный вид павильона, а в 2014 – полностью заменена облицовка фасадов, перекрытия (рис. 18) и интерьера, что привело к нарушению авторского замысла. Массивные складки железобетонного перекрытия, как бы прорезающие оконные стекла, выходят наружу и прикрывают зону входа, становясь одним из главных элементов композиции. Профилированный анодированный алюминий, которым было облицовано складчатое перекрытие, подчеркивал его горизонтальное направление и как бы усиливал мотив активного движения за пределы конструкции. Новая облицовка с вертикально уложенными плитками значительно снижает выразительность архитектурно-художественного образа.

Приподнятый на ступенчатом основании павильон другой станции – «Горьковская» (1963), органично связанный с парковой средой, в 2009 году был перестроен по проекту, предложенному архитектурным бюро «СУАР.Т-проект», что, безусловно, способствовало увеличению объема вестибюля и, следовательно, его пропускной способности, но нарушило стилистический контакт с подземным залом.

В настоящее время наземный вестибюль «Горьковской» представляет собой

отдельно стоящее сооружение, своей формой напоминающее «летающую тарелку» (что должно напоминать о близком соседстве Планетария). И, видимо, по той же причине в интерьер эскалаторного зала был включен шарообразный арт-объект насыщенного розового цвета с расположенными на нем небольшими усеченными полыми конусами, призванными напомнить кратеры на поверхности планет. К сожалению, реализованная идея не получила смысловой связи с личностью и творчеством М. Горького, вступив тем самым в противоречие с названием станции.

Представленный широкой общественности в январе 2015 года предварительный проект реконструкции наземного вестибюля станции метро «Фрунзенская» [13], выполненный теми же авторами из архитектурного бюро «СУАР.Т-проект», которые занимались и реконструкцией павильона «Горьковской», вызывает определенные опасения не только из-за внешнего вида здания на Московском проспекте в форме «гигантского паука», но и относительно решения интерьеров вестибюля станции. Сложно представить органичную связь подземного интерьера, в который включена барельефная композиция, изображающая М.В. Фрунзе в окружении красноармейцев на фоне боевых знамен (скульптор В.И. Сычев), со столь «зооморфным» фасадом.

Еще одним материалом, до неузнаваемости преобразующим фасады, являются стеклопакеты разного оттенка с зеркальной поверхностью. Так, в павильоне станции «Елизаровская» (рис. 19) ими была закрыта лоджия для увеличения площади торговых помещений.

Как правило, применение современных материалов объясняется дорогостоящими видами работ по сохранению оригинальной облицовки. Аналогичный подход наблюдается и в отношении произведений монументально-декоративного искусства. Одним из наиболее ярких примеров является вестибюль станции «Лиговский проспект» (1991), где девять паяных витражей (рис. 21) с абстрактными композициями, выполненные из цветного фонарного стекла (художник П.Б. Ковалев) и размещенные в проемах на всю высоту стен, были демонтированы ввиду их плохой сохранности и частичной утраты.

Новые композиции, созданные тем же автором, представляют собой каменную кладку с изображением львиной маски и вазона в нижней части и витраж с букетом в верхней (рис. 20). Такое решение отвечает эксплуатационным требованиям и способствует большей сохранности стеклянных композиций, но станция, воспринимавшаяся раньше как единый комплекс, потеряла целостность архитектурно-художественного образа. В настоящее время витражи вестибюля и подземного зала (декоративный подсвеченный витраж с абстрактной композицией из фонарного стекла) не имеют между собой ни тематической, ни стилистической связи.

Отделочные материалы (их цвет, фактура, сочетание друг с другом) играют немаловажную роль в создании архитектурно-художественного образа станций. Еще в 1970-х годах А.М. Соколов, поднимая вопрос об облицовочных материалах, утверждал, что «внешний вид станции метро определяется в значительной мере качеством и характером облицовочных и отделочных материалов» [10, с. 11]. Тщательный подбор деталей интерьера метровокзалов в 1960–1980-е годы при довольно скромном арсенале отделочных средств позволил создать своеобразные, запоминающиеся решения подземных залов.

Проводимые в настоящее время работы по капитальному ремонту станций с полной или частичной заменой облицовки приводят к тому, что материалы, использованные в 1950–1980-е годы и характерные для своей эпохи, вступают в противоречие с современными аналогами. Последние, как и новое решение светильников эскалаторного хода, выглядят органично на современных станциях, поскольку возможность применения композитов в цветовом отношении и сочетании материалов изначально предусматривалась проектом. Вместе с тем, наземные и подземные сооружения метрополитена с их ясно выраженным идеологическим подтекстом являются памятниками культуры, связанными с определенной

эпохой, и вносимые при проведении ремонтных работ какие-либо изменения способствуют их искажению и утрате ощущения подлинности.

Первые станции ленинградского метро являются прекрасными памятниками в честь воинской доблести, отваги, силы и стойкости советского народа, и в первую очередь – ленинградцев, и, безусловно, крайне важно сохранить их в первоизданном виде. Кроме включения их в Единый государственный реестр объектов культурного наследия, по данным «Интерфакса», члены Совета по сохранению культурного наследия рекомендовали распространить охранные зоны не только на здания и внутреннее убранство вестибюлей станций постройки 1955 года, но и на материалы отделки. Также эксперты предложили упорядочить на охраняемых станциях размещение рекламных щитов и баннеров [14]. Однако станции, возведенные в 1960-1980 годах, еще не взяты под государственную охрану. Сделать это надо как можно скорее, чтобы предотвратить искажение их облика.

### Примечания

<sup>1</sup>Керамическая плитка широко использовалась при отделке метровокзалов за рубежом. В Будапеште лестницы и стены первых станций были покрыты белой и коричневой глазурованной плиткой, произведенной Жолнайским каолиновым заводом в Пече [2, с. 41]. Во время проведения реконструкции и реставрации этих станций в 1995 году оригинальные плитки заменили на новые, выдержанные в той же цветовой гамме. Все остальные детали интерьера (двери, окна, колонны) воспроизвели в точном соответствии с прежними. Стремление сохранить интерьеры станционных залов в первоначальном виде объясняется отношением к ним как к действующим музеям – раритетам в мире подземных железных дорог [2, с. 42].

<sup>2</sup>А годы летят...: четвертое десятилетие «Ленметрогипротранса»/сост.: Н.И. Кулагин, Е.Н. Епифанова, Н.В. Яковлева. – СПб. 2013.

<sup>3</sup>Постановление Правительства Санкт-Петербурга №835 от 28.06.2011 г.

### Библиография

1. Ашастин, П.А. Архитектурный облик новых станций метро / П.А. Ашастин // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1961. – № 7. – С. 9–12.
2. Беннет, Д. Метро: история подземных железных дорог ; пер. с англ. / Д. Беннет. – М. 2005. – 176 с.
3. Большаков, Д.И. Новый участок ленинградского метрополитена / Д.И. Большаков // Строительство и архитектура Ленинграда – 1961. – № 5. – С. 24–26.
4. Буллах, А.Г., Воеводский, И.Э. Камень в метро / А.Г. Буллах, И.Э. Воеводский // Порфир и мрамор, и гранит... – СПб. 2007. – С. 138–147.
5. Лукин, Я.Н. Новые станции Ленинградского метро / Я.Н. Лукин // Архитектура и строительство Ленинграда. – 1959. – № 1. – С. 37–39.
6. Об утверждении списка вновь выявленных объектов, представляющих историческую, научную, художественную или иную культурную ценность: приказ Комитета по государственному контролю, использованию и охране памятников истории и культуры от 20 февраля 2001 г. N 15
7. Протокол от 18.06.2014 г. №90/1 заседания круглого стола «Опыт использования и перспективы применения композитных материалов на Петербургском метрополитене» / СПбГУП «Петербургский метрополитен». –7 с.
8. Смирнова, С.Е. Синтез искусств в архитектурном решении станций Фрунзенско-Приморской линии Петербургского метрополитена / С.Е. Смирнова // Архитектон: известия вузов март 2015 № 1 (49). [Электронный ресурс]. – URL: [http://archvuz.ru/2015\\_1/13](http://archvuz.ru/2015_1/13)
9. Соколов А.М. Архитектура новых станций Ленинградского метро / А.М. Соколов // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1963. – № 10. – С. 12–17.

10. Соколов А.М. В конструктивно-архитектурном единстве / А.М. Соколов // Строительство и архитектура Ленинграда. – 1976. – № 5. – С. 10–14
11. Соколов А.М. Станции Ленинградского метро / А.М. Соколов. – Л. 1957. 130 с.
12. На «Лесной» отвалившуюся плитку заменят похожей по цвету // Канонер – URL: [http://karpovka.net/2012/04/03/37887/?utm\\_source=twitterfeed&utm\\_medium=twitter](http://karpovka.net/2012/04/03/37887/?utm_source=twitterfeed&utm_medium=twitter)
13. На месте станции «Фрунзенская» может появиться здание в виде «паука» // Фонтанка. – URL: <http://www.fontanka.ru/2015/01/22/062/>
14. Станции питерского метро признали культурным наследием // Lenta.ru. – URL: <http://lenta.ru/news/2011/12/15/metro1/>

Произведение «РЕКОНСТРУКЦИЯ И РЕСТАВРАЦИЯ СТАНЦИЙ ПЕТЕРБУРГСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА», созданное автором по имени Смирнова Светлана Евгеньевна, публикуется на условиях лицензии Creative Commons «Attribution-NonCommercial-NoDerivatives» («Атрибуция — Некоммерческое использование — Без производных произведений») 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](mailto:svetlanasm@mail.ru)

Статья поступила в редакцию 13.08.2015

Электронная версия доступна по адресу: [http://archvuz.ru/2015\\_3/16](http://archvuz.ru/2015_3/16)

© С.Е. Смирнова 2015

© УралГАХА 2015

## RECONSTRUCTION AND RESTORATION OF SAINT-PETERSBURG METRO STATIONS

**Smirnova Svetlana E.**

PhD candidate,

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

### Abstract

*The article is devoted to the restoration and reconstruction of different stations of St. Petersburg metro between 2000 and 2014. The author examines various finishing materials, their use in the interiors and their influence on architectural and artistic image of the stations.*

### Key words

*metro, reconstruction, restoration, synthesis of arts, finishing materials*

### References

1. Ashastin, P.A. (1961) The architectural appearance of new metro stations. Construction and architecture of Leningrad. No.7. P. 9-12. (in Russian)
2. Bennett, D. (2005) Subway: History of underground railways. Trans. from English. Moscow. (in Russian)
3. Bolshakov, D.I. (1961) The new site of the Leningrad metro. Construction and architecture of Leningrad. No.5. P. 24-26. (in Russian)
4. Bulakh, A.G., Voevodsky, I.E. (2007) Stone in the metro. In: Porphyry and marble and granite... St. Petersburg. P. 138-147. (in Russian)
5. Lukin, Y.N. (1959) New stations of the Leningrad metro. Architecture and construction of Leningrad. No.1. P. 37-39. (in Russian)
6. The Order of the Committee for State Control, Use and Protection of Monuments of History and Culture of 20.02.2001 No. 15 "On approval of the list of newly identified objects of historical, scientific, artistic or other cultural value". (in Russian)
7. The protocol of 06.18.2014 No.90/1 round table "Experience of the use and prospects for the application of composite materials at the St. Petersburg subway". SPbGUP «Petersburg underground». (in Russian)
8. Smirnova, S.E. Synthesis of arts in the architectural and artistic treatment of stations in Saint-Petersburg metro (with reference to the Frunzensko-Primorskaya line). Architecton: Proceedings of Higher Education. March 2015 No. 1 (49). [Online: [http://archvuz.ru/2015\\_1/13](http://archvuz.ru/2015_1/13) (in Russian)]
9. Sokolov, A.M. (1963) The architecture of the new stations of the Leningrad metro. Construction and architecture of Leningrad. No.10. P 12-17. (in Russian)
10. Sokolov, A.M. (1976) In structural and architectural unity. Construction and architecture of Leningrad. No. 5. P 10-14. (in Russian)
11. [Online]: [http://karpovka.net/2012/04/03/37887/?utm\\_source=twitterfeed&utm\\_medium=...](http://karpovka.net/2012/04/03/37887/?utm_source=twitterfeed&utm_medium=...) (in Russian)
12. [Online]: <http://www.fontanka.ru/2015/01/22/062/> (in Russian)
13. [Online]: <http://lenta.ru/news/2011/12/15/metro1/> (in Russian)

Article submitted 13.08.2015

The online version of this article can be found at: [http://archvuz.ru/2015\\_3/16](http://archvuz.ru/2015_3/16)

© S.E. Smirnova 2015

© USAAA 2015