

СПУЩУСЬ В «МЕЖДУНАРОДНУЮ», ПРОЕДУ В «БУХАРЕСТСКУЮ»...

Новогодние презенты петербуржцам в виде официального открытия очередных станций метрополитена, похоже, становятся городской традицией. 28 декабря 2011 г., напомним, начала принимать пассажиров станция «Адмиралтейская», и вот, спустя ровно год поезда пошли с «Бухарестской» и «Международной». Если добавить, что одновременно из вестибюля ст. м. «Невский проспект» возобновился выход на канал Грибоедова, «зabloкированный» на время капремонта, получается сразу тройной подарок.

Обе новых станции соседствуют на одном участке 5-й линии Фрунзенско-Приморского радиуса, строительство которого, главным образом, из-за проблем с финансированием, со всеми долгими остановками заняло почти два десятка лет. Кроме данного обстоятельства, эти новые объекты «Метростроя» роднит и то, что их наземные вестибюли, занимая нижние этажи крупных торговых комплексов, не являются самостоятельными объемами. Во всем остальном — по планировке, эстетике интерьерных решений и т. д. — станции разительно отличаются друг от друга.

Во-первых, над темами работали разные авторские коллективы, а во-вторых, питерские архитекторы принципиально избегают соблазна «штамповать под копирку» проекты такого рода. Поэтому каждое новое метро у нас и прежде получалось, и до сих пор выходит похожим только на самого себя. Насколько совершенным был



ТРК «Международный» на пересечении улиц Бельи Куна и Бухарестской со встроенным наземным павильоном одноименной станции метро

тот или иной конкретный замысел, и как точно он воплотился — можно дальше обсуждать, но уж чего-чего, а самобытности у любой из шестидесяти пяти станций, построенных на сегодняшний день, не отнимешь. В последнем же случае на разнице образов сказались и то, что, имея «глубокое заложение», ст. м. «Международная» (арх. Н. Ромашкин-Тиманов, Я. Романова, Н. Виноградова) относится к «колонному» типу, а ст.

м. «Бухарестская» (арх. Д. Бойцов, О. Рязанцева и М. Мартынова) является «пилонной».

К тому же известно: «Как вы яхту называете...», а метро, хоть и не судно, но тоже транспорт. Имена будущих станций сыграли определенную, если не решающую роль в их архитектурно-художественном оформлении. Вокруг Бухарестской, названной в честь той самой улицы, на которой она расположена, некоторое время велись топонимические споры. Противники этого апеллировали к неоднозначным эпизодам из прошлого наших взаимоотношений с Румынией и даже к явному расстройству двусторонних контактов на современном этапе. Poleмика, тем не менее, завершилась в пользу приверженцев изначального варианта, который возник в период, когда наши страны хоть и с переменной теплотой, но еще все-таки дружили. Соответственно, ничего принципиального не пришлось менять в своих исходных идеях и авторам решения по подземному вестибюлю, тем более что ни в облицовке пилонов и путевых стен белоснежным мрамором, ни в полах, выстеленных полированным гранитом, не присутствует никакой политики. Да и большая мозаика «Осень в парке», выполненная в мастерской проф. РАХ А. Быстрова и играющая в интерьере роль основного художественного акцента, настраивает на мысли спокойные и далекие от переживаний за временные трудности в сближении двух стран.

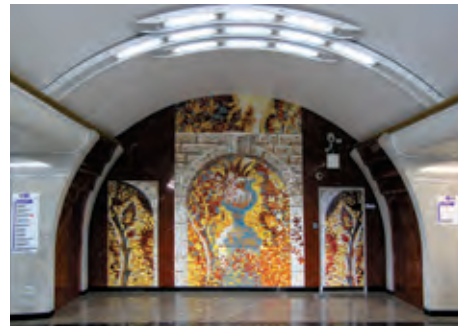
Примечательно, что работа того же самого мастера использована и в оформлении станции «Международная». Это фриз-панно «Атлант», персонаж которой считается одним из символов Петербурга, а в данном случае предстает очень уместным явлением на фоне белоснежного мрамора стен в сочетании с серым гранитом полов. То есть, и здесь присутствует известная мера условности: авторы интерьерной композиции посвятили ее не «дружбе народов» в советском смысле, сопроводив подобающими случаю образами и эмблемами, а зарождению как таковой цивилизации Человека разумного. Ход небес-



28 декабря 2012 г. Губернатор Санкт-Петербурга Г. Полтавченко (в центре), генеральный директор ОАО «Метрострой» В. Александров (слева) и начальник ГУП «Петербургский метрополитен» В. Гарюгин отвечают на вопросы журналистов после торжественной церемонии открытия новых станций метро

спорный, но интересный, учитывая, что название «Международная» некогда возникло в ответ на близость многочисленных улиц, которые еще в 1960-е гг. получили имена видных общественных деятелей из соцстран Восточной Европы и соседней Финляндии, а также столичных городов ближнего зарубежья.

Градостроительная значимость сдачи в эксплуатацию новых станций метро, равно как и весомость той экономической и социальной нагрузки, которую им обеим выпало нести, не вызывают сомнений. В последнее время Петербург особенно активно развивается в южном направлении, и в идеале такое событие дав-



Мозаичная композиция «Осень в парке» в подземном павильоне ст. м. «Бухарестская»

но уже должно было произойти. Ситуация на инвестиционном рынке распорядилась иначе, подвергнув корректировке планы города и метростроителей. К чести последних, на всем протяжении вынужденного простоя, тянувшегося с конца девяностых до 2005 г., здешние выработки поддерживались в безаварийном состоянии, а с возобновлением этих строек там были сосредоточены лучшие силы большого коллектива. Важно также и то, что практически все работы на обоих объектах велись с применением самых передовых на текущий момент технологий. Материал об одной из них мы публикуем в продолжение этой рубрики.

Интерьеры подземных павильонов на станциях «Бухарестская» и «Международная» Кировско-Фрунзенского радиуса метро

