УЛК 72

Смолова М.В. – доцент E-mail: <u>smolova5@mail.ru</u>

Казанский государственный архитектурно-строительный университет

Адрес организации: 420043, Россия, Казань, ул. Зеленая, д. 1

Архитектурно-художественные концепции архитектуры метрополитена

Аннотапия

Архитектурно-пространственное решение узлов метрополитена подчинено одной из двух противоположный архитектурно-художественных (и связанных с ними функциональных) концепций — концепции «репрезентативности» и концепции «утилитарности». Первая является ключевой в строительстве линий Московского метрополитена (1935-1950 гг.). Отразила пафос времени, утвердившегося тогда представления об архитектуре и архитектурном ансамбле. Концепция «утилитарности» отразила основную тенденцию зарубежной практики строительства метрополитена. Для нее характерно стирание функциональной замкнутости метрополитена. Предметом проектирования становится не станция, рассматриваемая как часть определенной линии и нечто в себе завершённое, а станция, во-первых, как часть подземно-надземного комплекса, во-вторых, как место сосредоточения и взаимодействия самых разнообразных, городских общественных функций.

Ключевые слова: сеть подземных линий метрополитена, концепция «репрезентативности», «утилитарности», индивидуализация архитектурнохудожественного решения станций.

Существующее в мировой практике архитектурно-пространственное решение узлов метрополитена подчинено одной из двух противоположных архитектурно-художественных и неразрывно связанных с ними функциональных концепций – концепции «репрезентативности» и концепции «утилитарности» ¹.

Стремительное развитие сетей подземных линий метрополитена, начиная с 1900 г., связано с полной электрификацией подземных линий метрополитена. Электрификация обеспечила новое качество организации пространства, улучшив его гигиенические параметры. Однако, образ «подземки» остался в сознании как пример сугубо инженерной системы. Эстетическая и архитектурная организация объектов метро касалась лишь наземной части — открытых выходов и вестибюлей, традиционно — элементов городской среды. Подземные пространства и устройства воспринимались как сфера, не требующая эстетического и, тем более, художественного осмысления.

Переломным моментом в этом отношении, стало создание первых станции Московского метрополитена (1935-1950 гг.), продемонстрировавших новое отношение к его архитектурному решению, призванному отразить пафос времени нового социалистического общества.

Главный архитектор Московского метрополитена С.М. Кравец, писал тогда: «Мы стремимся создать метро — лучшее в мире, стремимся наполнить эту фразу действенным содержанием» [1]. Метрополитен стал рассматриваться как социально-функциональная, а не инженерная подсистема городской инфраструктуры, обеспечивающая жизненно важные для города социальные функции. Была выдвинута чёткая установка на «художественное равноправие» «земного» и «подземного» пространства, на развитие под землёй очеловеченного и одухотворённого предметно-пространственного окружения пассажиров Советского метрополитена. Было сочтено необходимым не только обеспечить удовлетворительные гигиенические качества подземной среды, но и равноправно включить её в архитектурную среду города.

_

¹ Необходимость рассмотрения этого аспекта в работе определила тесная взаимосвязь двух противоположных концепций с функционально-пространственной организацией узлов метрополитена.

CONCEPT OF 'REPRESENTATION'

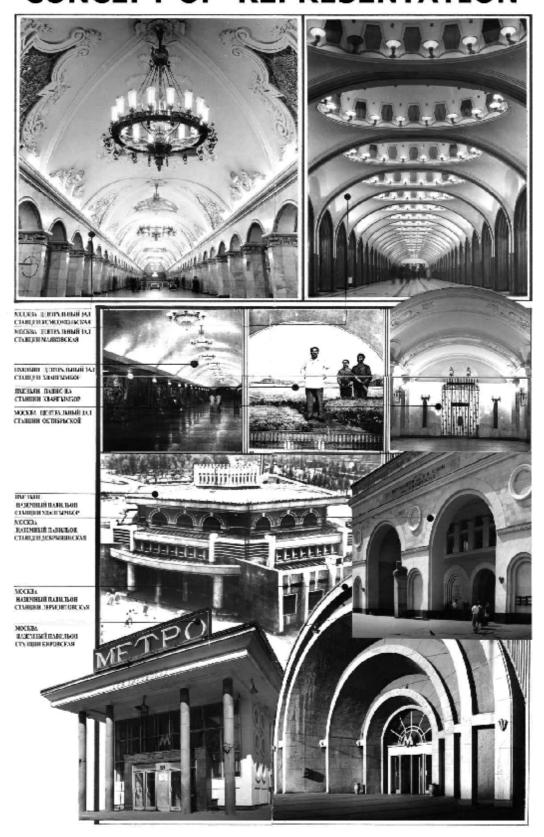


Рис. 1. Концепция репрезентативности

Таким образом, на систему метрополитена была распространена концепция «репрезентативности», ключевая для архитектуры и градостроительства того времени. На проектирование станций метрополитена была распространена общая установка культуры 30-х годов, требовавшая создать архитектуру образную, направленную на зримое выражение единства общирных пространственных систем. Задача ставилась в понятиях, специфичных для утвердившихся тогда представлений об архитектуре и архитектурном ансамбле. И хотя архитектура станций и вестибюлей получала достаточно разнообразные ранения, это разнообразие находилось в рамках единой стилистической и идейной направленности [2].

Для более ясного выражения тематики,в композицию станций включались элементы смежных монументальных искусств — скульптуры и живописи, посредством которых возможно ярче и конкретнее раскрывалось идейное содержание сооружений. В создании первых линий метрополитена Москвы [3] активное участие принимали выдающиеся зодчие и художники: И. Фомин, А. Щусев, В. Щуко, И. Жолтовский, А. Душкин, Л. Поляков, Д. Чечулин, а также живописцы и скульпторы: Е. Лансере, В. Фаворский, А. Дейнека, М. Манизер, Е. Вутетич, Н. Томский, Г. Мотовилов и другие.

Ориентация в пределах системы метро должна была обеспечиваться иидивидуализацией архитектурно-художественного решения станций: каждую стремились сделать легко запоминаемой, связанной тематическими ассоциациями с определённым местом в городе. Надписи и указатели должны были сводиться к минимуму. Стилистика шрифтов и символов подчиняется общей стилистике, чаще всего связанной с архитектурной ретроспекцией².

Работа советских архитекторов над первой очередью Московского метро получила как никогда высокую оценку массового потребителя – многие станции были восприняты тогда как высшее достижение архитектуры.

Однако, эклектическая разнородность форм и декоративная избыточность уже тогда останавливала внимание некоторых критиков. Так, В.А. Лавров писал: «Верхний облицовочный покров начинает жить своей особой художественной жизнью... Склонность к декоративности должна иметь свои пределы... Станция метро является прежде всего техническим сооружением. Это должно предопределять форму художественной выразительности платформенного зала».

Но вот к 50-м годам метрополитен стал важнейшей частью транспортной инфраструктуры города, а число станций Московского метрополитена достигло нескольких десятков. Их художественное разнообразие стало приобретать черты колейдоскопа, их индивидуализация, как средство ориентации в системе, потеряла практически смысл [4].

Появление сложных пересадочных узлов, многочисленных переходов между станциями на пересекающихся линиях, усложнение взаимосвязи с «узлом» внешнегородских функций – всё это отвергло исходную установку.

Взгляд критики был обращен на то, что воспринималось лишним и ненужным, и само по себе устранение «архитектурных излишеств» представлялось решением проблемы, однако они определились не избытком, а недостатком в функционировании метрополитена в целом.

Вместе с тем сложившаяся и развивающаяся система метрополитена потребовала нового подхода, отразившего основную тенденцию зарубежной практики строительства метрополитена – концепцию «утилитарности». Сложился новый комплексный принцип архитектурно-пространственной организации метрополитена наиболее развитый в настоящее время в Париже [5], Токио, Нью-Йорке [6, 7] — эффективно организующий жизненые процессы и их оболочку. Единство комплекса органично связывает технику, пространственную структуру станций, стредства визуальной информации с внешнегородским пространством.

²Этот принцип архитектурных ансамблей получил развитие во многих крупнейших городах нашей страны и развивается в настоящее время в Пхеньяне. В композицию станций включаются элементы смежных монументальных искусств – скульптура, живопись, посредством которых ярче и конкретнее раскрываются идейные содержания этих «подземных дворцов».

CONCEPT OF 'UTILITY'



Рис. 2. Концепция утилитарности

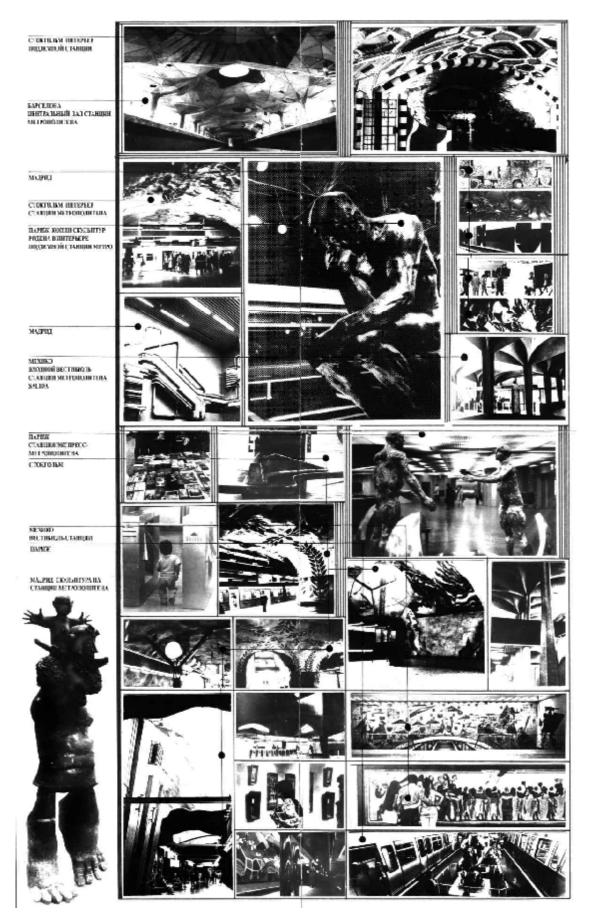


Рис. 3. Монументальное искусство в интерьере метро

Ориентация во всей системе метрополитена, как и в пределах каждого из её узлов [8], является одним из главных результатов концепции. Традиционные методы архитектурного проектирования при подобном подходе не достаточны. Они не дают средств, позволяющих формировать пространственную оболочку тех многообразных функциональных процессов, привнесение которых в пространство узлов метрополитена стирает его функциональную замкнутость. Предметом проектирования становится не станция, рассматриваемая как часть определённой линии и нечто в себе завершённое, а станция, во-первых, как часть подземно-наземного комплекса, объединяющего линии различных направлений и видов транспорта, во-вторых, как место сосредоточения и взаимодействия самых разнообразных, городских общественных функций, наконец, обеспечивает станция, структура которой возможность максимального пространственного расширения, включения, трансформации и образования новых функционально-технологических контактов с многоцелевой городской средой. Линии связывают не определённые точки в городе, а транспортно-коммуникационные, многофункциональные комплексы – «МЕТРОУЗЛЫ»³. Это обширные площади Вены, Мюнхена, пронизанные эскалаторами и траволаторами метрополитена, многоуровневые и многоярусные структуры района Дефанс в Париже; гигантские транспортно-торговые подземные комплексы Токио и Осаки; многосункциональные подземные транспортные комплексы Брюсселя, Филадельфии, Детройта, Франкфурта-на-Майне [9], Лондона [10, 11]; торговые комплексы Лиона, Лилля, Лос-Анжелеса и т.д. – прообразы будущей организации городских общественных центров, связанных с узлами метрополитена.

Приведённые примеры показывают свою эффективность в организации функциональных процессов, поэтому традиционные методы в проектирования метрополитена, как и других транспортных систем, целесообразно заменить методами системного средового подхода.

Список библиографических ссылок

- 1. Кравец С.М. Архитектура Московского метрополитена имени Л.М. Кагановича. М.: Изд-во Всесоюзной академии архитектуры, 1936. 196 с.
- 2. Катцен И. Метро Москвы. М.: Изд-во Московский рабочий, 1947. 180 с.
- 3. Пять самых красивых метрополитенов мира // URL: http://yvision.kz/post/253683 (дата обращения: 22.08.2016).
- 4. Метро Тайвань 1// yaomire.ru: электронный журнал «Yaomire Я о мире самое интересное». URL: http://yaomire.ru/5045/taiwan-metro-1 (дата обращения 22.08.2016).
- 5. Метрополитены городов мира // novate.ru: электронный журнал. URL: http://www.novate.ru/blogs/241207/8082 (дата обращения: 22.08.2016).
- 6. «Urbanrail.net»: электронный журнал о метрополитенах мира. URL: http://urbanrail.net (дата обращения: 22.08.2016).
- 7. Metpo Subway. URL: http://www.pin-plus.ca/pha/view_page.php?page=8&album=NYC (дата обращения 22.08.2016).
- 8. Голубев Г.Е. Многоуровневые транспортные узлы. М.: Стройиздат, 1981. 152 с.
- 9. Лебедкина Д.С. Формирование архитектуры современных железнодорожных вокзальных комплексов как многофункциональных городских структур // «Архитектон: известия вузов» № 38. Приложение Июль, 2012. URL: http://archvuz.ru/2012_22/57 (дата обращения: 22.08.2016).
- 10. Метро городов мира в цифрах и фактах// Газета «АиФ», 2013. 9 янв. URL: http://www.aif.ru/society/39400 (дата обращения: 22.08.2016).

³ Метроузел – единая функционирующая система и пространство целевых возможностей его потребителей должен представлять собой целостный, компактно организованный объект, обладающий определённой ценностью и образной выразительностью. При этом необходимо рассматривать нормирование предметно-пространственного комплекса метроузла как высоко художественной системы, органично включённой в ансамбль городской жизнедеятельности.

11. Метрополитены мира // stroi.mos.ru: сайт «Комплекс градостроительной политики и строительства города Москвы». URL: http://stroi.mos.ru/metro/metropoliteny-mira (дата обращения: 22.08.2016).

Smolova M.V. – associate professor

E-mail: smolova5@mail.ru

Kazan State University of Architecture and Engineering The organization address: 420043, Russia, Kazan, Zelenaya st., 1

Architectural and artistic concepts of subway architecture

Resume

The world-wide existing architectural and spatial design of subway junctions serves one of two opposite architectural and artistic (and the corresponding functional) concepts – «representative» and «utilitarian». The first one was the key concept during the construction of Moscow subway (1935-1950). It reflected the enthusiasm and the architectural ideas of those times. The «utilitarian» concept reflected the main trend of foreign practice of subway construction. Removal of functional exclusiveness is peculiar about it. It's not the station as a part of a subway line and something completed which is in project, but the station as a part of the underground – and surface complex uniting various means of transportation lines, first, and, second, as a spot where various urban public functions are concentrated and coordinated; and, finally, the station whose structure ensures the opportunity of maximal spatial expanding, involving, transforming and establishing new functionally technological contacts with a multipurpose environment. These are vast underground squares of Vienna, Munich, cut with subway escalators and travolators, multilevel and multicircular structures of Defense in Paris; huge transport and trade underground complexes of Tokyo and Osaka; multifunctional underground transport complexes of Brussels, Philadelphia, Detroit, Frankfurt-on-Main, London; trade complexes of Lyons, Lille, Los Angeles, etc., as prototypes of the future urban public centers.

Keywords: the subway underground network, the «utilitarian» concept, the «representative» concept, person within the subway system the architectural and artistic design of the stations.

Reference list

- 1. Kravets S.M. The Architecture of the Moscow metro named after L.M. Kaganovich. M.: Publishers Vsesoyuznoy akademii arhitektury, 1936. 196 p.
- 2. Katzen I. The Moscow Metro. M.: Publishers Moskovskiy rabochiy, 1947. 180 p.
- 3. Five of the most beautiful metros in the world. URL: http://yvision.kz/post/253683 (reference date: 22.08.2016).
- 4. Metro 1 Taiwan // yaomire.ru electronic journal «Yaomire I'm about the world's most interesting». URL: http://yaomire.ru/5045/taiwan-metro-1 (reference date: 22.08.2016).
- 5. Subways of world cities // novate.ru electronic journal. URL: http://www.novate.ru/blogs/241207/8082 (reference date: 22.08.2016).
- 6. «Urbanrail.net» electronic journal about the metros in the world. URL: http://urbanrail.net (reference date: 22.08.2016).
- 8. Golubev G.E. Multi-level transport hubs. M.: Stroiizdat, 1981. 152 p.
- 9. Lebedkina D.S. Formation of architecture of modern train station complexes as multifunctional urban structures // «Arkhitekton: izvestiya vuzov» № 38. Appendix July 2012. URL: http://archvuz.ru/2012_22/57 (reference date: 22.08.2016).
- 10. Metro cities in the world in facts and figures // The Newspaper «Arguments and facts», 2013. 9 Jan. URL: http://www.aif.ru/society/39400 (reference date: 22.08.2016).
- 11. Subways of the world // stroi.mos.ru: the website «The Complex of urban policy and construction of Moscow». URL: http://stroi.mos.ru/metro/metropoliteny-mira (reference date: 22.08.2016).