

Топонимический АЛЪМАНАХ

№ 1/2 (21/22) 2025

К. А. Страхов

СЛЕДУЮЩАЯ СТАНЦИЯ – МЕСТНОЕ СООБЩЕСТВО

Коммунитарная функция топонимии метрополитена¹

На вопрос «где ты живёшь?» многие петербуржцы отвечают названием станции метро: «на “Пионерской”», «на “Ладужской”», «на “Звёздной”»... Устойчивые разговорные «прозвища» районов – «Академка», «Просвет» или «Коменда» – фиксируют завершённые формы присвоения местности через топонимику метрополитена. Способность метротопонимов структурировать городское пространство, пробуждать локальную идентичность и объединять людей требует от топонимистов пространственного мышления и анализа социальных последствий предлагаемых решений.

Язык города – от метафизики к социальной реальности

Основоположник петербурговедения Н. П. Анциферов называл топонимику «языком города»² сугубо метафорически: город репрезентован через названия, и, изучив их, человек может вступить в *диалог с городом* как одушевлённым лицом. Рациональную интерпретацию феномена предложил урбанист А. А. Высоковский: «*универсальным языком, с помощью которого общаются люди, живущие в одном городе*»³ он считал его вернакулярную⁴ структуру – систему общеизвестных городских районов. Эти районы не всегда формализованы, но делимитированы и признаны самим городским сообществом. Все, кто знает местоположение *Лесного, Троицкого поля и Весёлого Посёлка*, говорят на одном языке. Посторонний не владеет этим языком – он говорит на языке другого города.

Мощное влияние топонимии на структуризацию городского пространства хорошо понимали наши предшественники. Неслучайно возвращение исторических названий улиц и площадей Ленинграда в 1944 г. его

инициатор, главный архитектор города Н. В. Баранов, обосновал тем аргументом, что население «связало с ними определённое представление *об отдельных частях города*»⁵.

Современным специалистам известно влияние топонимии на индивида, так, А. Б. Рыжков считает городской топоним «*частью личного пространства гражданина*»⁶. Однако недооценённой остаётся групповая роль топонима, прежде всего, для городского сообщества и местных сообществ внутри города.

Социальная география, разрабатывающая проблемы пространственной *самоидентификации* и *самоорганизации* горожан, может предложить топонимистам немало информации к размышлению. В географическом представлении⁷, топонимическая номинация (не только формальная, но и обыденная) изымает участок суши из геопространственного континуума и превращает в место. Только определённое место способно порождать самоидентификацию местных жителей – базовое условие объединения разрозненных индивидов в социально-территориальную общность. Осознание единства жизненного пространства мотивирует соседей к самоорганизации – объединению усилий для создания, поддержания и защиты комфортной среды в своём месте. Иными словами, для локальной кооперации горожанам принципиально важно осознавать территорию своей «малой родины» и общность интересов её жителей, ясно различать «своих» и «чужих».

Успех сложных процессов локальной самоидентификации и самоорганизации людей является обязательной базой *местного самоуправления* – основы жизненного уклада любого европейского города. Очевидная социальная дисфункция муниципального деления Петербурга, осуществлённого в 1990-х гг., доказывает, что эти сложные задачи не решаются росчерком пера. Коммунитарные процессы требуют времени и зависят от гармонизации многих территориальных, культурных, социальных факторов.

На вернакулярную структуризацию территории Петербурга влияли гидрография (острова, стороны) и другие особенности ландшафта (*Пески, Полюстрово*), наследие исторической системы расселения (владельческие земли, слободы и поселения, вошедшие в городскую черту), рукотворные барьеры (каналы, железные дороги, транспортные магистрали), морфология застройки. Районная топонимия зафиксировала местные

⁵ Баранов Н. В. Докладная записка по вопросу восстановления старых наименований ряда проспектов, набережных и площадей города от 8 октября 1943 г. // ЦГАИПД. Ф. Р-25. Оп. 2. Д. 4897. Л. 392–394об.

⁶ Рыжков А. Б. Возвращение исторических названий в рамках общей топонимической концепции Санкт-Петербурга // Топонимический альманах. 2018. № 2 (8). С. 10.

⁷ Например: Павлюк С. Г. Традиционные и исторические районы как форма территориальной самоорганизации общества: дисс. ... канд. геогр. наук: 25.00.24. М., 2007.

¹ Статья родилась из выступления автора на семинаре «Топонимия объектов транспорта», организованного Институтом культурных программ 4 октября 2022 г.

² Анциферов Н. П. Душа Петербурга. Л., 1990. С. 35.

³ Высоковский А. А. Вернакулярный город. Т. 3. Public. М., 2015. С. 32.

⁴ От англ. vernacular – местный, родной, народный.



факторы: влияние архитектурных доминант (*Адмиралтейская сторона*) и уникальных объектов (*Парнас, Озерки*), притяжение основных направлений внешних коммуникаций (заставы), специализацию занятий населения (*Пороховые, Рыбацкое*) и др. Наиболее устойчивые места учреждены синергией факторов: так, самоидентификацию жителей Нарвской заставы генерируют как физические объекты – осевая магистраль (*Петергофская дорога – проспект Стачек*), естественные и антропогенные барьеры (река *Екатерингофка*, железные дороги), архитектурная доминанта (Нарвские ворота), прилежащий транспортно-пересадочный узел, уникальная морфология застройки, так и языковые конструкты – топонимы станции метро, исторического района, муниципального округа.

В этой статье мы остановимся лишь на одном из факторов районирования – роли узлов метро.

Ментальный каркас города

Влияние метрополитена на структурирование городского пространства очевидно: как заметил урбанист В. А. Глазычев, «связывая части города в сугубо функциональном смысле, он дополнительно разрывает его ткань на обособленные фрагменты, сопряжённые с местом проживания, местом работы и местами проведения досуга»⁸.

Хотя в ответе «на “Ладожской”» из нашего начального примера указана конкретная точка, едва ли респондент выходит из парадной прямо к дверям станции: до неё нужно идти или ехать, нередко весьма далеко. Все понимают: речь идёт об обширном районе – ареале влияния транспортного узла. Отвечая на вопрос о месте жительства, горожанин апеллирует к априорному знанию собеседника: иные факторы (административные и муниципальные границы, местные топонимы, локальные доминанты и т. д.) могут быть ему неизвестны, но местоположение станции метро знакомо наверняка.

Узловой район – «ареал с центром, ядром, собирающим или распределяющим потоки (людей, вещества, энергии, информации)»⁹ – классическая модель географии. Применительно к городу феномен открыл Н. П. Анциферов, заметивший, что «наряду с ядрами, организовавшими город, можно вскрыть в нём ряд других ядер, создавших свои кварталы»¹⁰, такие ядра он называл «социальными узлами», относя к ним, в том числе,

современные для него транспортные хабы – вокзалы и трамвайные парки.

Станция метрополитена выступает для местных жителей своеобразным «порталом» в город, точкой перехода из локального в общегородское пространство. Несомненно, территориальная самоидентификация через метротопонимы – типичное явление, особенно на окраинах, где один узел монополизует транспортные потоки обширного узлового района.

Уникальная роль метрополитена в территориальной самоидентификации горожан неслучайна: само появление метро произвело революцию в коллективной перцепции городского пространства.

Во-первых, схема метро наделила город *единым каркасом*, то есть сделала восприятие городского пространства *целостным*, а его структуру – *универсальной*. До схемы метро представления о территориальной структуре города были индивидуальными и фрагментарными: человек знал немногие районы, до которых ему довелось дойти или доехать. В наше время схема линий, хотя бы в общих чертах, постоянно запечатлена в сознании каждого горожанина и определяет доступность районов, их ценность, положение в центр-периферийной системе, задаёт векторы развития города.

Во-вторых, метро перевело городское пространство *из плоскости в многомерность*. Освоенный пешком (в лодке, на коне, в телеге, на трамвае и т. д.), город имел лишь одно ментальное измерение – горизонтальное. Схема на стенке вагона метро представила город вертикальным – именно так мы видим город и мысленно выстраиваем свои маршруты. Движение наклонным ходом эскалатора, возможности перемещения из точки А в точку Б, минуя обычную сеть улиц, или перемены направления движения переходом на другую линию предъявили новые опыты освоения города. Ежедневные подземные коммуникации горожан сделали соседними районы, отнюдь не имеющие общих границ на земной поверхности.

В-третьих, метро физически организовало город как *систему центральных мест*. Бывает интересно представить, под какими зданиями, улицами, руслами рек проложены тоннели, но реальное воплощение схемы – это станции, персонализированные уникальными названиями и архитектурно-художественными образами, с тяготеющими к ним торговыми, транспортными, социальными ядрами районов.

Если прочие факторы районирования индивидуальны и дисперсны, то схема метрополитена систематична и повсюдна для всей освоенной территории (но и для смежных районов тоже). Это означает, что станция метро в любом случае выступает фокусом узлового района. Проблема организации социального пространства состоит в том, насколько гармонично размещение и топонимическая номинация станции с другими местными факторами – или «расслаивает» пространство, производя диссонансы в локальной идентичности местных жителей.

⁸ Глазычев В. А. Урбанистика. М., 2008. С. 54.

⁹ Родман Б. Б. Районирование как обладание пространством // Региональные исследования. 2017. № 3 (57). С. 4–12.

¹⁰ Анциферов Н. П., Анциферова Т. Н. Город как выразитель сменяющихся культур: картины и характеристики. Л., 1926. С. 49.

По чему так названы?

Язык метрополитена – топонимия линий и станций. Исторические названия веток Ленинградского метро подчинялись административно-му районированию города и закреплялись топонимами станций: Кировско-Выборгская – «Кировский завод» и «Выборгская», Московско-Петроградская – «Московская» и «Петроградская». Со временем конструкция подверглась эрозии: третья, Невско-Василеостровская линия была топонимически нечётко закреплена на карте: на противоположном полюсе от «Василеостровской» лишь условно стояла «Площадь Александра Невского». Правобережная линия через шесть лет после открытия приобрела равное число станций на обоих берегах Невы, а проектное название Фрунзенско-Приморской линии и вовсе дезориентировало на местности: станции «Фрунзенская» и «Приморская» расположены на других ветках. Неудивительно, что деформированную систему названий в 1990-е гг. сменила нумерация линий.

Попытки выработать общие принципы наименования станций видны ещё в довоенных документах. Первые, предварительные номинации 8 из 12-ти проектируемых станций строго узловые – по градостроительному («Площадь Стачек») или социальному узлу («Балтийский вокзал», «Кировский завод», «Технологический институт»)¹¹. В одном из вариантов Н. В. Баранова конгруэнтность градостроительных и социальных узлов доведена до абсолюта («Площадь Балтийского вокзала», «Площадь Технологического института»)¹².

В дальнейшем Ленинградское метро счастливо избежало худших проявлений безместных названий (существовавшие московские «Коминтерн», «им. Кагановича», «Мир», несостоявшиеся наши «им. Ленсовета», «Красных Комиссаров»), но общие принципы номинации выработаны не были – районные и уличные топонимы соседствовали с конструктами по функциональным, административным, мемориальным, юбилейным и во все абстрактным мотивам. Периодические дискуссии о стандартизации метротопонимов велись с позиций внешнего потребителя пространства: предлагая переименование «Владимирской» в «Кузнечный рынок»¹³, писатель М. М. Чулаки едва ли думал о самоидентификации местных жителей.

¹¹ Проект Постановления о строительстве метрополитена в Ленинграде, 1940 г. URL: <https://neleningrad.ru/project/metro/1940/> (см. в статье Е. Ю. Дюк и М. А. Крайнова в настоящем номере. – Ред.).

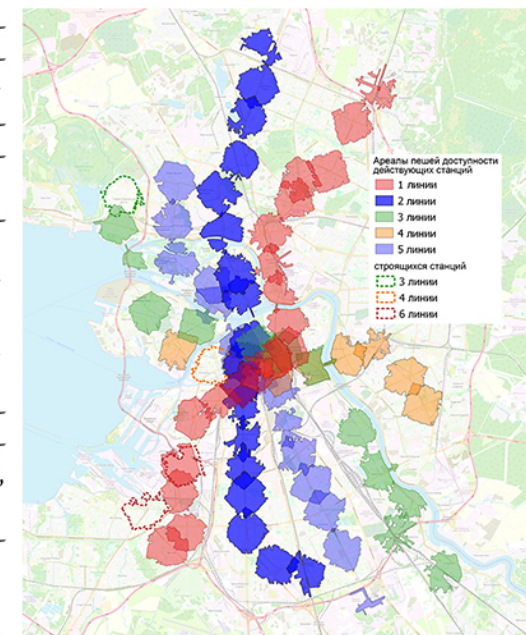
¹² Крайнов М. А. Проектирование архитектурного оформления станций ленинградского метро в 1941 году. URL: <https://neleningrad.ru/project/metro/1941>.

¹³ См.: Чулаки М. Куда приезжаем на метро? // Топонимический альманах. 2021. № 2 (14). С. 58–59 (впервые: Вечерний Петербург. 1991. 23 окт. – Ред.).

На наш взгляд, тотальной унификации топонимии препятствуют неоднородность сети метрополитена и неравномерность влияния станций на вернакулярную структуру города¹⁴. Признание этого факта позволяет рассматривать топонимию метро через призму трёх уровней территориальной иерархии: географии города в целом, мезогеографии (районы, местности, крупнейшие магистрали) и микрогеографии (элементы улично-дорожной сети и отдельные объекты).

В зоне высокой плотности сети метрополитена (весьма небольшой, ограниченной Невским пр., Лиговским пр., наб. Обводного канала и Московским пр. с вектором до Адмиралтейства) выше конкуренция и меньше зоны влияния станций, поэтому логичны названия по объектам микрогеографии – учреждениям общегородского значения («Гостиный двор», «Технологический институт»), ключевым площадям и улицам («Сенная площадь», «Садовая»), архитектурным доминантам («Владимирская»). Коммунитарный потенциал этих названий доказан успешной муниципальной стратификацией центральной зоны: Владимирский и Сенной округа, никогда не существовавшие на карте города до рубежа XX–XXI веков, состоялись на наших глазах не в последнюю очередь благодаря метротопонимам. В зоне высокой плотности допустимы и мемориальные названия, особенно в узлах из нескольких станций: так, «Достоевская» дополняет образ района «Владимирской», а «Маяковская» подчинена соседним станциям вплоть до имплозии собственного узлового района.

¹⁴ Для демонстрации этого факта на картосхеме построены ареалы пятнадцатиминутной пешей доступности действующих и строящихся станций Петербургского метрополитена.



Изохроны пятнадцатиминутной пешей доступности станций Петербургского метрополитена (составлено автором)

На островах сложились композиции одной центральной и нескольких периферийных станций. Безусловно, лучшие названия во всём петербургском метро принадлежат станциям первого типа – «Василеостровская» и «Петроградская». Обе расположены в коммуникационных центрах своих районов, мезографические топонимы станций мощно поддерживают локальную идентичность, определённую островным положением района и историческим районированием города. В известной мере оба метротопонима подчинили административное деление: «Василеостровская» зафиксировала, а «Петроградская» предопределила возвращение искусственно отделённых в 1930-е гг. территорий в границы одноимённых районов. Заметим, что в проектах обе станции именовались по микрогеографии («Петроградская» – «Площадь Льва Толстого»; «Василеостровская» – «Средний проспект» и даже «Восьмая линия»), но более чем полувековой опыт подтвердил правильность выбора топонимов мезомасштаба.

Вокруг вершин сформировались созвездия подчинённых станций, положение которых предполагает микрогеографические конструкты. Однако принятые названия слабо отражают микрогеографию: так, мемориальная «Горьковская» парадоксально игнорирует сердце города – Петропавловскую крепость (отсюда проблемы с выбором концепции оформления), а «Горный институт» привязан к удалённому объекту (несмотря на мнимое неблагозвучие, мезорайонный топоним «Чекуши» лучше структурировал бы территорию острова).

«Новочер» против Малой Охты

Наиболее сложны проблемы номинации периферийных станций – монопольных узлов своих мест. Влияние таких топонимов мультипликативно: часто они воспроизводятся в наименованиях муниципальных округов, локальных торговых центров, жилых комплексов, социальных и культурных учреждений.

Анализ репрезентации вернакулярной структуры Петербурга, проведённый нами в сообществах социальной сети vk.com¹⁵, демонстрирует всплески территориальной самоидентификации жителей вокруг исторических районов, названия которых дублированы топонимом станции метро («Купчино», «Рыбацкое», «Автово» и др.). Такая модель наименования наиболее продуктивна для периферийных станций. Неслучайно районные топонимы метро устойчиво влияют на топонимию муниципальных округов

– официальных институтов внутригородского местного самоуправления. Отсутствие на карте Петербурга муниципалитетов, тождественных наиболее освоенным соцсетями ареалам станций метро (Лесной, Удельная, Старая Деревня и др.), – лишь следствие грубых ошибок муниципального деления, которые предстоит исправить в будущем.

Всплески территориальной самоидентификации обнаружены также вокруг станций, названных по двум крупным широтным магистралям («Проспект Просвещения», «Проспект Ветеранов») и одному объекту городского значения («Ладожская»). Очевидно, эти случаи вызваны дефицитом сети метрополитена в соответствующих районах: гипертрофия будет сглажена вводом новых станций, особенно, если их названия воспримут историческое районирование города («Дачное», «Ульянка», «Пороховые» и т. д.).

Наихудшие примеры агрессивных деформаций вернакулярной структуры города демонстрируют идеологические названия, часто выступающие географической случайностью. Так, «Пионерская» (по мнению А. М. Жданова, «самое неудачное название в Петербургском метрополитене»¹⁶, названа в честь 60-летия пионерской организации в 1982 г.) физически вытеснила исторический район Комендантского аэродрома на северо-западную периферию. Грубая топонимическая ошибка предопределила цепную реакцию на карте города: присвоение наименований Комендантского проспекта (1987), Комендантской площади (1988) и станции метро «Комендантский проспект» (наименована в 1988 г., открыта в 2005 г.) в сопредельном районе Озера Долгого и, как следствие, эрозию этого района. Муниципалитеты сохранили названия исторических районов, но это закономерное решение необъяснимо для десятков тысяч новосёлов «Коменды», и подобное расслоение пространства грозит социальными конфликтами. Виртуальные сообщества жителей «Пионерской» и исторического Комендантского аэродрома равны по аудитории, но последние существуют лишь усилиями муниципалитета; сообщества жителей Озера Долгого уже уступают аудитории групп жителей метро «Комендантский проспект».

Деструкцию вернакулярной структуры города повлекли и другие идеологические наименования: «Елизаровская» конфликтует с Невской заставой (совокупная аудитория конкурирующих сообществ жителей 2,5 к 1), «Пролетарская» – с Троицким полем (2 к 1), «Улица Дыбенко» – с Весёлым Посёлком (последний случай уникален: исторический район резистентен и значительно превосходит станцию метро по аудитории в социальных сетях).

¹⁵ Анализ проведён автором летом 2024 г. В исследовании рассмотрены все сообщества внутригородских мест Петербурга с аудиторией более ста пользователей (кроме рекламных), названия которых включают названия районов и местностей (мест) Петербурга.

¹⁶ Жданов А. М. Метрополитен Петербурга. М., 2017. С. 463.

При переименовании станции «Красногвардейская» в 1992 г. топонимисты упустили уникальный шанс гармонизации городского пространства. Вместо «Заневской» с точки зрения географии города или «Малой Охты» по мезогеографии¹⁷, избран наименее убедительный микрогеографический вариант наименования «Новочеркасская» – по второстепенной магистрали.

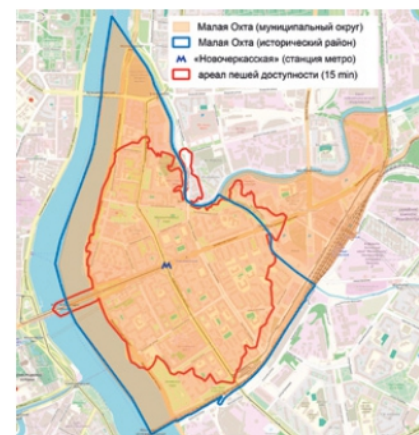
Причудливая цепь административно-политических резонов¹⁸, вероятно, была усилена внутренним мотивом мемориализации только что расскреченных новочеркасских событий 1962 г. (изображение рабочей демонстрации на витраже в кассовом зале действительно приобрело новый смысл). Однако выбор немасштабного топонима спровоцировал расслоение городского пространства и противостояние «Новочера» Малой Охте (соотношение сообществ в соцсетях – 1 к 3). При всём критическом отношении к идеологическим топоконструкциям, с точки зрения организации городского пространства даже «Красногвардейская» была лучше «Новочеркасской», поскольку хотя бы фиксировала административное деление города.

Подобные конфликты заложены не только идеологическими моделями. По мнению А. М. Жданова, название станции «Приморская» *«не очень удачно, потому что Приморский район города и Приморский проспект находятся совсем в другом месте»*¹⁹. На наш взгляд, проблема глубже топонимического ассамбляжа: иерархический уровень объекта привязки (море) выше локализации, доступной станции метрополитена. Отказ от мезогеографического названия (по острову Декабристов) способствовал парадоксальному социально-территориальному эффекту: непризнанию частью жителей географической субъектности острова и самоидентификации василеостровцами (идею воспроизводит схема метро: два острова представлены единым целым). Раскол нашёл отражение в социальных сетях, где сообщества жителей «Приморской» и Острова Декабристов равны по совокупной аудитории.

¹⁷ По нашим подсчётам, в пятнадцатиминутный ареал пешей доступности станции метро «Новочеркасская» входят 75 % территории исторического района Малая Охта и 87 % жилой застройки муниципального округа Малая Охта.

¹⁸ Поводом для переименования «Красногвардейской» послужила сложная цепочка изменений в наземной топонимии района. В 1983 г. проектное название станции «Новочеркасская» было заменено по причине переименования одноимённого проспекта в Красногвардейский. Это, в свою очередь, было сделано для сохранения на карте знакового идеологического топонима, так как Красногвардейская площадь в том же году стала площадью Брежнева. В 1988 г. вернулось историческое название Красногвардейской площади, оказавшейся на значительном удалении от одноимённой станции метро, а в 1990 г. и проспект вновь стал Новочеркасским.

¹⁹ Жданов А. М. Метрополитен Петербурга... С. 423.



Пятнадцатиминутный ареал пешей доступности станции метро «Новочеркасская», границы исторического района и муниципального округа Малая Охта (составлено автором)



Мозаичное панно «Семёновский полк» в подземном вестибюле станции метро «Звенигородская». Фото П. В. Яковлева

Недооценка территориальной иерархии объектов привязки проявилась и при наименовании станции «Звенигородская» (название присвоено в 1989 г., станция открыта в 2008 г.) по одной из целого ряда улиц бывшей Московской части, названных в 1857 г. по городам Московской губернии. Эксцентричное решение игнорирует расположение станции в границах Семёновского плаца, в ряду исторических построек Семёновского полка, и оформление мозаиками на темы ратных подвигов семёновцев. В результате микрогеографического наименования утрачена уникальная возможность возрождения исторического района *Семенцы* и поддержки локальной идентичности жителей современного муниципального округа Семёновский.

Освоение «серых зон»

Метротопоним оказывается столь сильным фокусом локальной идентичности, что, как наглядно показал А. Ю. Алексеев на примере «Купчино», способен «передвинуть» исторический район, завладеть обширными территориями нового освоения, перевесить влияние прочих факторов²⁰.

²⁰ Алексеев А. Ю. Станция метро «Купчино»: история процесса наименования // Топонимический альманах. 2019. № 2 (10). С. 29–38.

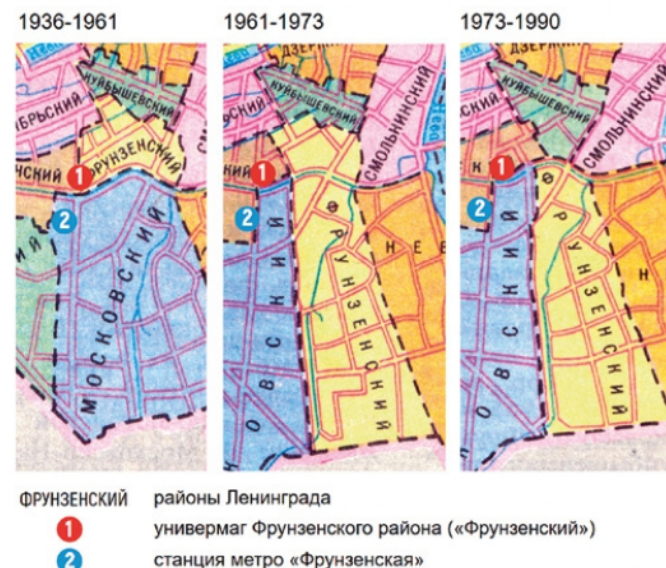
Это свойство топонимов метро позволяет думать о конструировании с их помощью мест в «серых зонах» города, где не сформировались устойчивые исторические районы, отсутствуют общепризнанные узлы.

Первый подобный опыт поставлен при наименовании станции на периферии *Литейного пр.* (она постоянно меняла проектное название, фигурируя в планах как «Кирочная», «Кирочная улица» и даже «им. Чайковского», введена в строй как «Чернышевская»). Хотя узловой район станции вызывает некоторые перцепции (ироническая «деревня “Чернышки”» искусствоведа А. К. Лепорка), коммуитарный потенциал мемориально-микроеографического топонима оказался незначительным: территория разделена зонами влияния Литейного проспекта и Таврического сада.

Парадоксальна история наименования станции «Фрунзенская» по административному признаку. Фрунзенский район Ленинграда был образован в результате «сталинского джерримендеринга» 1936 г.²¹; в крайней южной точке территории района (угол тогдашнего *Международного пр.* и наб. *Обводного канала*) в 1939 г. построен районный универмаг. Открытие станции метро «Фрунзенская» совпало с изменением границ района: в 1961 г. он сдвинулся восточнее, за линию железной дороги Витебского направления, а в 1973 г. окончательно «переехал», захватив обширные кварталы Купчина. В 1988 г. Фрунзенский универмаг уничтожен пожаром, позже историческое здание было реконструировано в бизнес-центр «Сенатор». Топоним станции метро остался памятником советским административно-территориальным экспериментам и весьма слабо конструирует локальную идентичность, что становится проблемой в связи с активной застройкой и заселением узлового района в последние годы.

Рецидив административного подхода при наименовании станции метро «*Шушары*» (название присвоено в 2009 г., станция открыта в 2019 г.) не имел столь отрицательных последствий в силу исчезающе малого ареала пешей доступности и промышленной специализации дальней периферии одноимённой исторической местности, но, безусловно, дезорганизовал систему внутригородских ориентиров. Вероятно, название потребует пересмотра в будущем в силу неизбежного передела территории муниципального образования *посёлок Шушары*, давно переросшей формальный поселковый статус.

Редким успешным опытом конструирования местности представляется выбор названия станции «*Звёздная*». Поэтический топоним не



Движение
Фрунзенского
района в сторону
от станции метро
«Фрунзенская»
(составлено
автором)
По данным:
Ленинград:
историко-геогр.
атлас. М., 1989

просто отразил топонимическую микроеографию, но зафиксировал совпадение освоения нового района с романтическим этапом освоения космоса, определил уникальность места на карте города. Из последних по времени автор возлагает надежды на наименование станции «*Беговая*» (название присвоено в 2014 г., открыта в 2018 г.), начавшее процесс вернакулярного структурирования территории муниципального округа № 65. Для укоренения топониму необходима поддержка: в оформлении самой станции (в данном случае, увы, диссонирующем), уличных произведениях искусства, названиях местных торговых центров, культурных и спортивных объектов.

Подчеркнём, что конструирование не является актом художественного творчества и успешно лишь при отсутствии диссонансов со сложившейся вернакулярной структурой. Так, респектабельное название станции «*Академическая*», вполне обоснованное функциями района и местной топонимикой, вступает в конфликт с идентичностью «*Гражданки*». В итоге, как сообщил автору краевед С. А. Назаров, старшее поколение идентифицировано с «*Гражданкой*», а молодёжь и новосёлы с «*Академкой*» (соотношение аудиторий социальных сетей 3 к 1) – безобидный топоним исподволь провоцирует расколы в локальном социуме.

²¹ Подробнее: Страхов К. А. Сталинский джерримендеринг: как Ленинград разделили на районы в 1936 г. // Городские исследования и практики. 2022. Т. 7. № 2. С. 35–60.

Заключение

Конфликт топонима метро с вернакулярной структурой города сбивает фокус локальной идентичности горожан, разделяет язык города на наречия, превращая социум в подобие Вавилонского столпотворения. И наоборот, обоснованный географичный топоним способен гармонизировать социальные отношения в мегаполисе. Способность топонимов метрополитена структурировать городское пространство, пробуждать локальную идентичность и объединять людей требует от топонимистов пространственного мышления и анализа социальных последствий предлагаемых решений. Обязательно рассмотрение наименования станции в тесной связи с её узловым районом, положением в территориальной структуре города в целом.

Неоценимое значение имеет правильный выбор масштаба объекта привязки. В общем случае топоним станции метро следует привязывать к объектам мезогеографии города, прежде всего, названиям районов и местностей. Топонимическая комиссия сделала большое дело, предложив схему исторических районов Петербурга, которая закреплена постановлением правительства города. При наименовании новых станций метро, а в наиболее вопиющих диссонирующих случаях – при переименованиях, следует руководствоваться этой схемой. В свою очередь, сама схема требует дальнейшего развития – освоения центральной зоны и южного «серого пояса», уточнения иерархии²² объектов и некоторых границ. Привязка к объектам микрогеографии возможна в зоне высокой плотности сети метрополитена, а к объектам общегородской географии и более крупных иерархических уровней – нежелательна.

В настоящей статье показаны примеры топонимов с высоким коммуникативным потенциалом и, напротив, выявлены зоны кризисов локальной идентичности, вызванных «расслоением» топонимического пространства. Понимание проблемы требует крайней аккуратности при наименовании новых станций петербургского метро. Весьма удачным решением сложной проблемы представляется выбор названия «Заставская» для второй станции узла «Московских ворот», завершающее топонимическое оформление локуса Московской заставы. Обоснованы мезогеографические топонимы «Юго-Западная» и «Каменка» для первых станций в крупнейших районах Юго-Запад и Каменка. Ради сохранения ценного районного хоронима узел «Театральной» должен быть уравновешен топонимом «Коломна» (проектная «Театральная-2»), особенно в случае размещения

выхода на Коломенском острове. Проектные микрогеографические названия, игнорирующие вернакулярную структуру города, такие как «Александрово» (в центре Улянки), «Индустриальный проспект» (в центре Ржевки–Пороховых), «Площадь Калинина» (в центре Полюстров) и тому подобное, неизбежно повлекут дезорганизацию городского пространства и требуют замены. В любом случае объектом привязки топонима станций метро в периферийной зоне должен быть узловой район, а не адрес наземного павильона. Это сложный подход, требующий перехода от точечных решений к систематизации топонимии метрополитена.

Полагаем, что отношение к наименованиям станций метро должно стать строже. Названия, очевидно диссонирующие с территориальной структурой города, следует менять: разрушительные социальные последствия важнее длительности использования. Опыт переименований последних лет – от «Площади Мира» и «Комсомольской» до «Новокрестовской» – доказывает поддержку городским сообществом обоснованных изменений.

Социальная ответственность топонимической деятельности требует от нашего сообщества пересмотра некоторых стереотипов. Необходимо преодолеть восприятие топонимики как исключительно вспомогательной исторической дисциплины, а топонимической деятельности как средства самовыражения автора. Отринуть утилитарное понимание топонимического ансамбля как «братской могилы» тёзок, игнорирующее территориальную структуру города и реальные социальные коммуникации. Не бояться мнимого неблагозвучия или якобы двусмысленных коннотаций ценных петербургских топонимов (Чекуши, Весёлый Посёлок и т. д.). Дифференцировать оценку сниженных разговорных интерпретаций топонимов по воздействию на гармонизацию территориальной структуры города («Купчага» организует городское пространство, а «Новочер» – дезорганизует).

Необходимость исключить конфликты архитектурного оформления и наименования станций (которые произошли на «Беговой» и «Звенигородской»), требует принимать топонимические решения как можно раньше, обеспечив устойчивый фундамент для работы проектировщиков. И наоборот, размещение новых станций должно учитывать вернакулярную структуру города и перспективы топонимической номинации. Предотвращать аномалии, подобные станции «Богатырская», сдвинутой на периферию обширного жилого района вместо формирования насыщенного районного центра.

Лидерская позиция Топонимической комиссии могла бы выразиться в инициировании публичной дискуссии о наименованиях новых станций, утверждённых новой редакцией Генерального плана Санкт-Петербурга.

Задача географов и геоурбанистов – развитие исследований вернакулярной структуры Петербурга, лучшее взаимодействие с топонимистами в имплементации наших знаний о городе в топонимическую практику.

²² Например, исключение Тучкова Буяна из границ Петроградской стороны весьма уязвимо, очевидно, это объекты разных уровней территориальной иерархии.