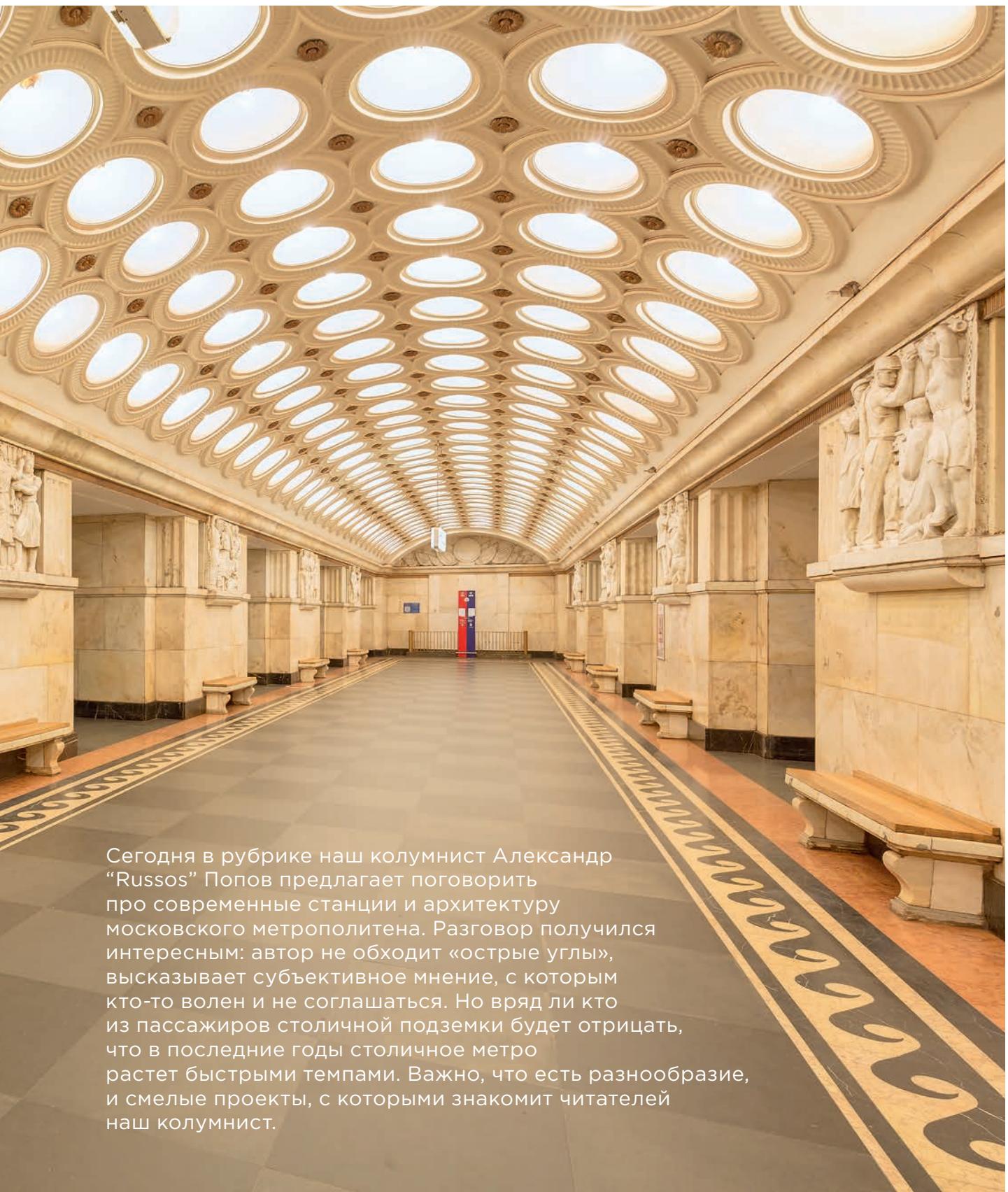


#МЕТРОСЕГОДНЯ
#АРХИТЕКТУРА
#ПРОЕКТЫ

МЕТРО





Сегодня в рубрике наш колумнист Александр “Russos” Попов предлагает поговорить про современные станции и архитектуру московского метрополитена. Разговор получился интересным: автор не обходит «острые углы», высказывает субъективное мнение, с которым кто-то волен и не соглашаться. Но вряд ли кто из пассажиров столичной подземки будет отрицать, что в последние годы столичное метро растет быстрыми темпами. Важно, что есть разнообразие, и смелые проекты, с которыми знакомят читателей наш колумнист.



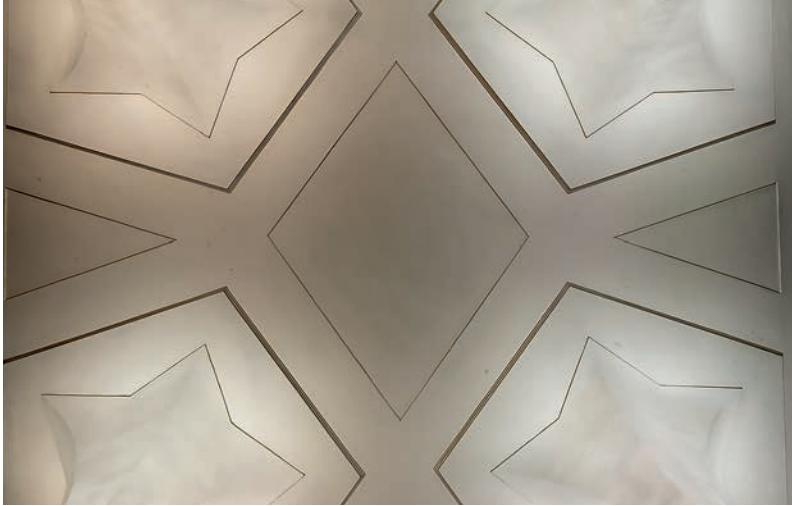
Застывшая музыка московского метро

📷 Александр "Russos" ПОПОВ

В этом номере мы с вами поговорим про современные станции и их архитектуру. Собственно, это то, что видит пассажир, когда попадает на платформу. Для подавляющего большинства людей все сложности со строительством и технические особенности не очень интересны, как и нюансы проектирования. Да и у многих, кроме специально обученных специалистов, архитектура станции оценивается по принципу «нравится/не нравится». Открою вам «страшную» тайну: автор этой статьи тоже не обучен архитектуре, но, занимаясь метрополитенами уже 20 лет, все же какой-то опыт есть. Но мое мнение тут сугубо субъективное, и вы можете смело с ним не соглашаться.

Станция
«Кропотkinsкая»
родилась в 1935 году





Фрагмент потолка
станции «Кропоткинская»

Станция «Сокольники» открыта 15 мая 1935 года. Через два года она получит престижную международную награду

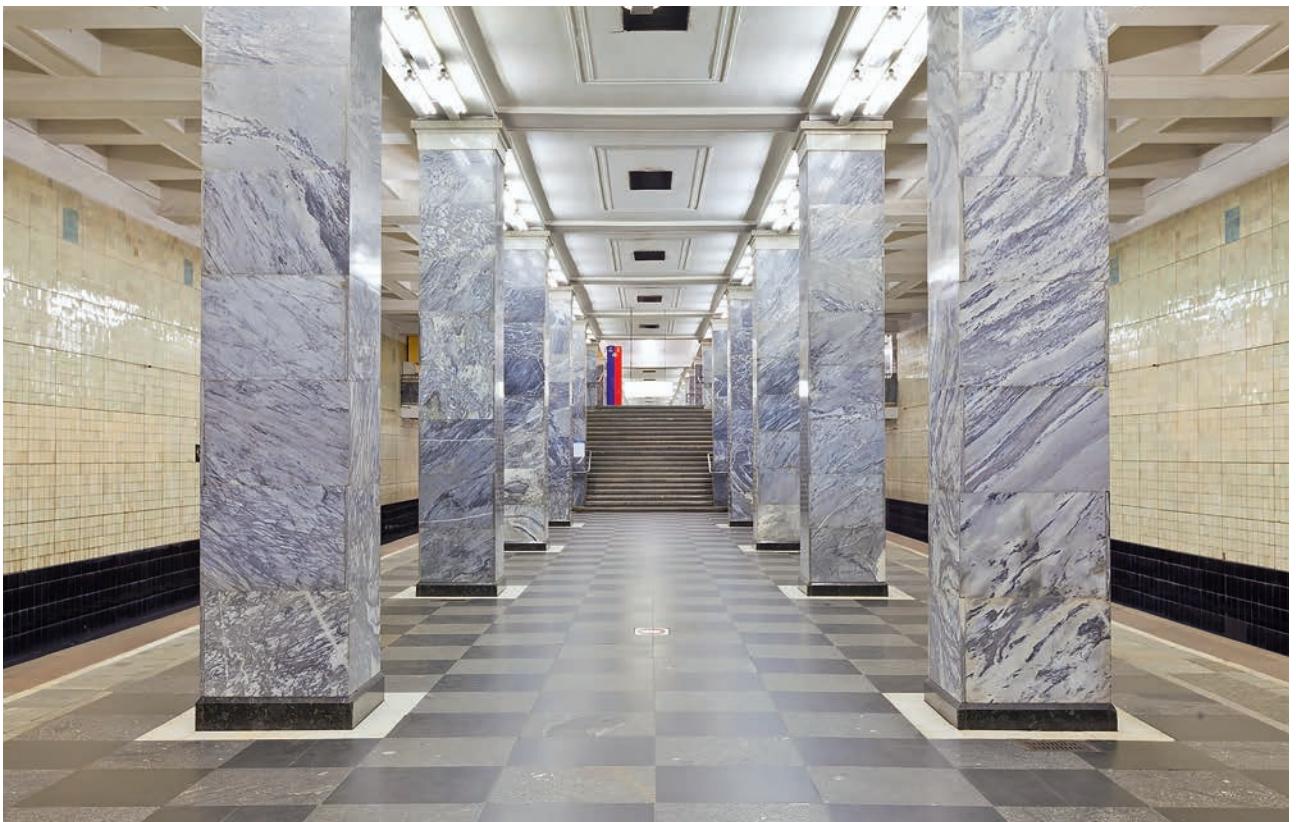
Для начала вернемся во времена развитого социализма и в советскую школу архитектуры метрополитена. Она прошла большой путь развития: от первых шагов первой очереди через сталинский ампир, потом через борьбу с излишествами и с 70-х годов прошлого века вышла на некоторую золотую середину. Когда приступили к архитектурному оформлению первой очереди, то ни у одного из зодчих не было ни малейшего опыта и понятия об архитектуре станций метро. Можно было, конечно, посмотреть, как строят метро в капиталистических странах. Но в то время там не уделяли оформлению станций должного внимания: метро было унитарным предприятием по перевозке пассажиров. Так что это было примером того, как не надо делать. Да и метрополитен молодой советской республики должен был показать, что новый государственный строй спосо-

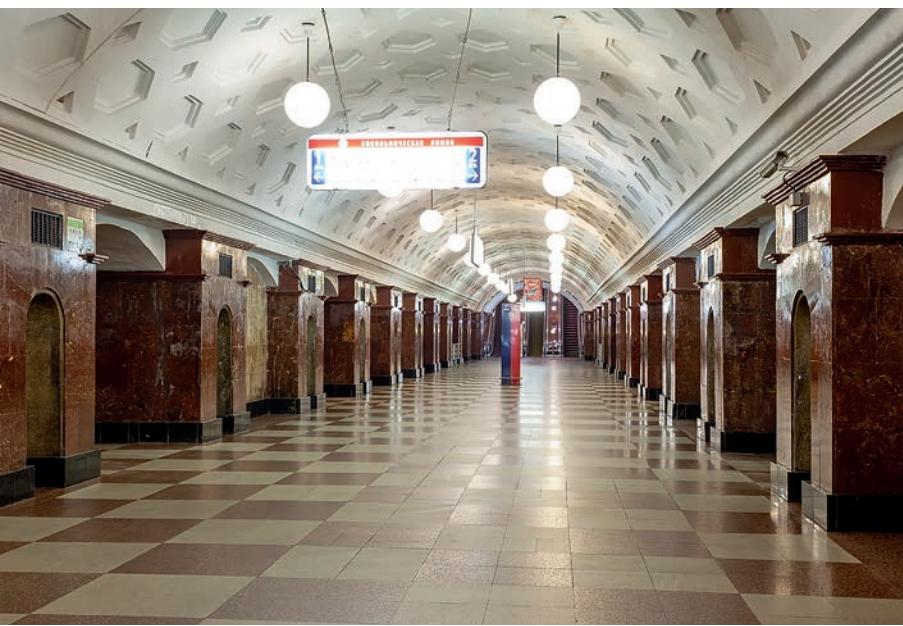
бен выдать нечто невероятное. Собственно, это получилось. Конечно, сейчас первые станции выглядят скромно, но на тот момент ничего подобного в мире не было!

Три станции первой очереди получили международную награду «Гран-при». В 1937 году это были станции «Сокольники» и «Кропоткинская». В 1938 году престижную награду получила станция «Красные Ворота». Отдельно я хочу выделить станцию «Кропоткинская», которая тогда называлась «Дворец Советов» и должна была служить одной из входных групп для так и не построенного высотного здания. Станция получила величественное оформление и до сих пор поражает своей простотой, лаконичностью форм и торжественностью.

ОПЫТ КАК СЫН ОШИБОК ТРУДНЫХ

Опыт — великая вещь. К архитектурному оформлению второй очереди приступили, вооружившись серьезным багажом знаний и практики первых станций. Тут и появился сталинский ампир. Во время войны, когда сдали третью очередь, особенно на Кольцевой линии, он уже «расцвел» во всей красе. И в 1938 году международную награду завоевала станция «Маяковская», одна из красивейших станций метро не только в нашей стране, но и во всем мире. Через 20 лет победила





станция «Комсомольская» вместе с «Кропоткинской», которая получила награду повторно. Конечно, подземные дворцы — это красиво. Но это очень дорого! Отделка таких станций занимает много времени и, самое главное, очень тяжело это эксплуатировать. Чтобы станция выглядела достойно, она должна быть чистой, отделка — без сколов и подтеков. А попробуйте отмыть все эти картуши, завитки, резьбу и лепнину... А менять мрамор? Сейчас это давно не делают, а в первое время ночью меняли треснувшие плиты мрамора. Хотя никто не умаляет красоты «Электрозаводской» (Государственная премия, 1952 год), «Новокузнецкой» (Государственная

**Станция
«Красные ворота»,
год рождения — 1935**

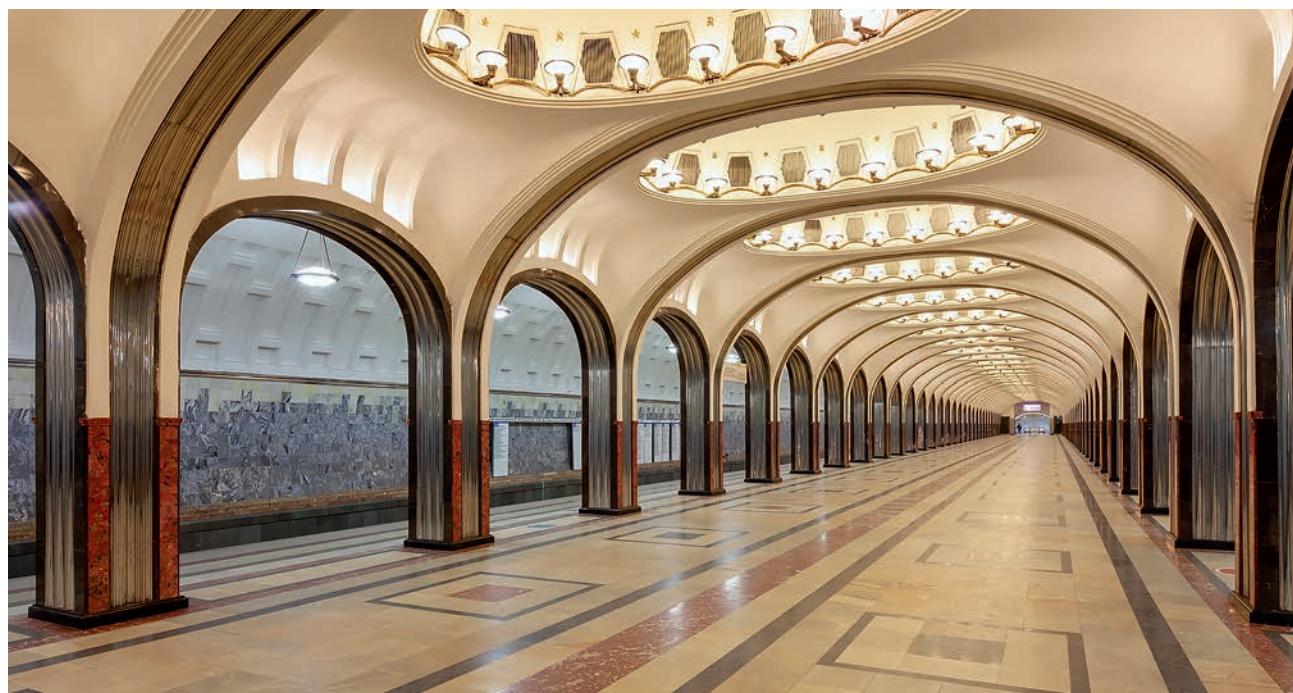
**Станция «Маяковская»,
1938 год. Настоящая
красавица**

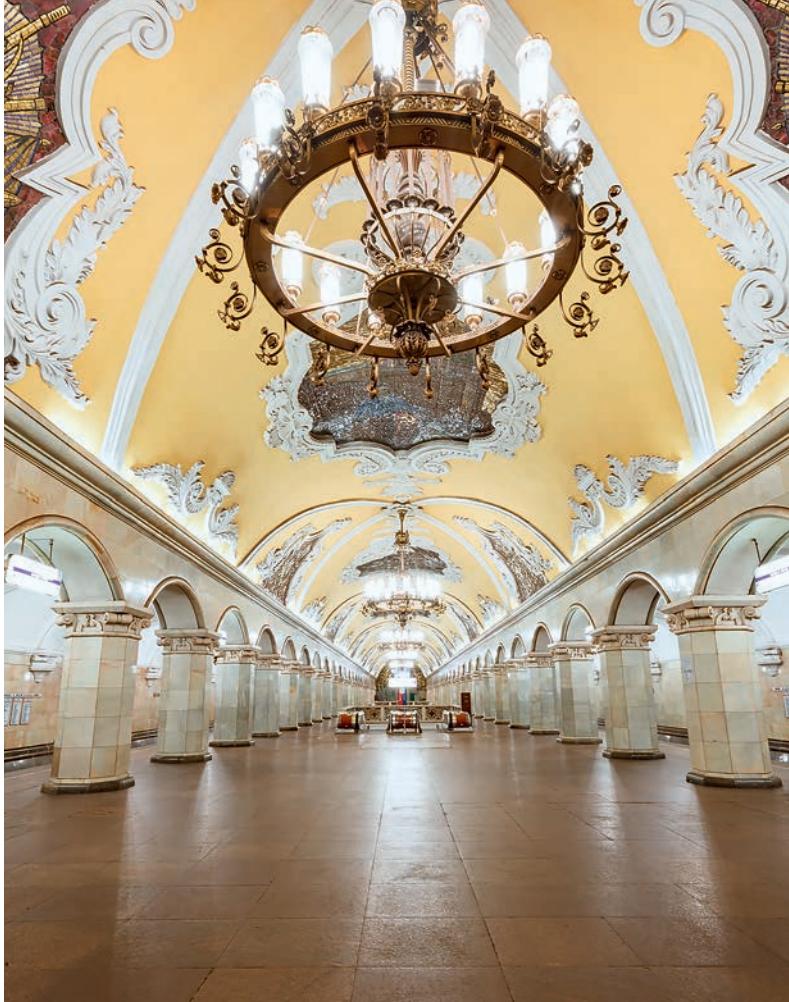
Сталинская премия 1-ой степени, 1946 год) и «Новослободской».

После развенчания культа личности архитектурный маятник качнулся в другую сторону и очень сильно! Тут и открытая Филёвская линия и целая плеяда сороконожек — станций мелкого заложения. С одной стороны мы получили архитектурную деградацию, а с другой — в спальные районы Москвы пришло такое долгожданное метро. Да и пуски новых станций, а то и целых линий, стали происходить чаще. Дальше стало понятно, что так нельзя, да и станции — одна из визиток нашего города. Остановились на некой золотой середине. Иногда получались шедевры вроде станции «Чертановская». Кстати, она получила премию Совета министров в 1983 году. До этого такую же премию в 1977 году завоевала станция «Кузнецкий мост».

КАК ИНФОРМАЦИОННЫЙ ПУЗЫРЬ

В целом 70-80 годы я бы назвал вторым расцветом архитектуры московского метро. Более строгие, без архитектурных излишеств, но красивые проекты. И, наверное, самое главное — очень разные. Но есть большое «но». Советская школа архитектуры метро почти сразу вышла на мировой уровень и осталась в «самой себе». Первые станции поразили всех, кто же спорит, как тут не вспомнить снова красавицу «Маяковскую». Но! Станции красивые, но и однообразные. Мрамор и гранит. Гранит и мрамор. С некоторыми вариациями. Говоря современным языком — получился информационный пу-





Станция «Комсомольская»
Кольцевой линии
появилась в 1952 году

Станция «Новокузнецкая»,
1943 год. Несмотря
на войну

зырь. Это когда в социальной сети вам алгоритм начинает подсовывать только то, что вам нравится. А остального вы не видите. Попробуйте пролайкать на Ютубе несколько одинаковых видео — тут же в ленте будут появляться еще подобные. Так и тут получилось нечто подобное, когда новые станции делались по стандартам того, что уже было сделано. Все по канонам советской школы, ведь строительство метро было традиционно закрытой темой

для международного взаимодействия. Станция «Пражская» стала единственной станцией в СССР, которую оформляли с участием иностранных архитекторов. И как она разительно отличается от тех, которые запустили в то время!

ОПЫТ ИЛИ СВОБОДА?

Развал Союза хоть и приостановил строительство метро, а тогда активно строилась Люблинско-Дмитровская линия, но и подтолкнул к поиску новых форм и решений. Станция «Волжская» является прекрасным примером, когда из типовых мостовых балок сделали однопролетную станцию. И свое оформление она получила тоже весьма своеобразное — путевые стены облицованы эмалированным алюминием белого и красного цветов. Но инертность советской школы была огромная. Нужны были молодые архитекторы, которые одновременно свободны от старых традиций и имеют свежий взгляд, но при этом должны быть опытными, чтобы спроектировать станцию метро. Взаимоисключающие понятия, не находите ли?

Кардинальные изменения стали возможны только в XXI веке. Сначала по чуть-чуть — сложно делать многообразные проекты, когда в год сдается по одной-две станции. Нужно действительно массовое строительство, чтобы проекты были кардинально разными.

Первой «ласточкой» новой волны стала Бутовская линия. Надземные линии хоть и одинаковы, но оформление получили в стиле так называемого «хай-тека», что для московского метро было весьма в новинку. От одного архитектора я как-то услышал





**Станция
«Электрозаводская»,
1944 год**

фразу, что архитектура станции метро должна соответствовать духу времени. Логично, что в 50-е годы нельзя было сделать станцию из стекла и бетона, а в современных реалиях нельзя повторить, например, станцию «Октябрьская» Кольцевой линии.

РОЩА ПОД ЗЕМЛЕЙ И ПИКАНТНОЕ ПАННО

Потом открылись станции «Выставочная» и «Международная» Филевской линии. Если вторая решена в классическом стиле, то первая — это полет самого настоящего «хай-тека». На мой взгляд, именно такая станция и нужна под Сити. К слову, две станции «Деловой Центр» оформлены аналогично, что гармонично дополняет этот пересадочный и деловой узел. Следующая станция, на которую надо обратить

**Станция
«Новослободская»,
1952 год**



внимание — это «Славянский бульвар». Чугунная роща под землей принесла свежий взгляд на классический односвод и мраморную отделку. По моему мнению, именно с этой станции начинается то разнообразие архитектурных проектов, которые мы сейчас имеем. Например, на станции «Марьина роща» сделали прекрасные мозаичные панно на путевой стене: кстати, на одном из них есть неприличная пасхалка.

Станция «Зябликово» решена с балконами, а на станции «Алма-Атинская» установлены светильники, которые напоминают скребки от льда для машины. На станции «Битцевский парк» смонтировали панно во всю путевую стену, и оно вызвало бурные обсуждения о своей архитектурной ценности. Мнения, как водится, разделились.

Следующим этапом, который принес совсем смелые проекты, стал пуск южного участка Сокольнической линии со станциями «Тропарёво», «Румянцево» и «Саларьево». Первая нам запомнилась необычными деревьями на платформе, а две вторые — своим смелым оформлением путевых стен.

ЭТО ФУРОР

Все это разнообразие стало возможно только при огромных объемах строительства, когда проектный институт просто не успевает все это запроектировать и оформить, и проекты отдаются другим архитектурным командам. А то и объявляется международный конкурс! С одной стороны — свежая «кровь» для станций — мы получаем совершенно необычные проекты. С другой — не все понимают особенности проектирования станций и не могут учсть все нюансы. Традиционно почти все архитекторы забывают про системы безопасности и потом на каждом углу станции «заводятся» камеры, проводка к ним и прочее. Но без этого современную станцию не сдать, с этим приходится мириться.

Из станций глубокого заложения я хочу отметить «Фонвизинскую». Она была прекрасна и без панно, напоминая советский фильм о космосе. Ну а с панно заиграла новыми красками. Но истинным фурором стала Солнцевская линия, на которой были представлены совершенно невероятные проекты, такие как станция «Мичуринский проспект», «Рассказовка» или «Солнцево». Я все перечислять не буду,



оны все достойны обсуждения и упоминания. Естественно, они не могут всем нравиться, но, на мой взгляд, такое разнообразие идет только на пользу.

Станции Большой кольцевой линии получились прекрасными. И очень разными при похожих конструктивных проектах. Станция «ЦСКА», «Шелепиха» и другие вполне отвечают современному духу времени.

А вот новые станции с боковыми платформами мне лично не нравятся. Я вообще считаю, что в метро не место боковым платформам, но увы. Хотя новые станции, типа «Стахановской» или «Окской», хороши. Но там наблюдается некая оторванность оформления платформы от самого вестибюля. Такое ощущение, что делали две совершенно разные команды.

СТАНЦИЯ, КОТОРУЮ ПОЛЮБИЛИ ВСЕ

Похожая ситуация получилась и на станции «Селигерская», где прекрасные павильоны никак не сочетаются с самой станцией. А огромный черно-желтый куб вентиляционного киоска больше напоминает флот космических кораблей Вогонов из фильма «Автостопом по галактике», чем стиль «ар-нуво» у павильонов. Нечужи было так сложно сделать единое оформление на поверхности?

Впрочем, об успехе проекта говорит то, насколько его обсуждают. Ругают, хвалят, восторгаются или плюются — не важно. Вкусы у всех разные. Но одна из станций, открытых в последнее время, лидирует на фотографиях. Это «Савёловская» Большой Кольцевой линии. Невероятное удачное сочетание белого и черного. Графические тюбинги как элемент отделки станции —

Станция «Первомайская», 1961 год



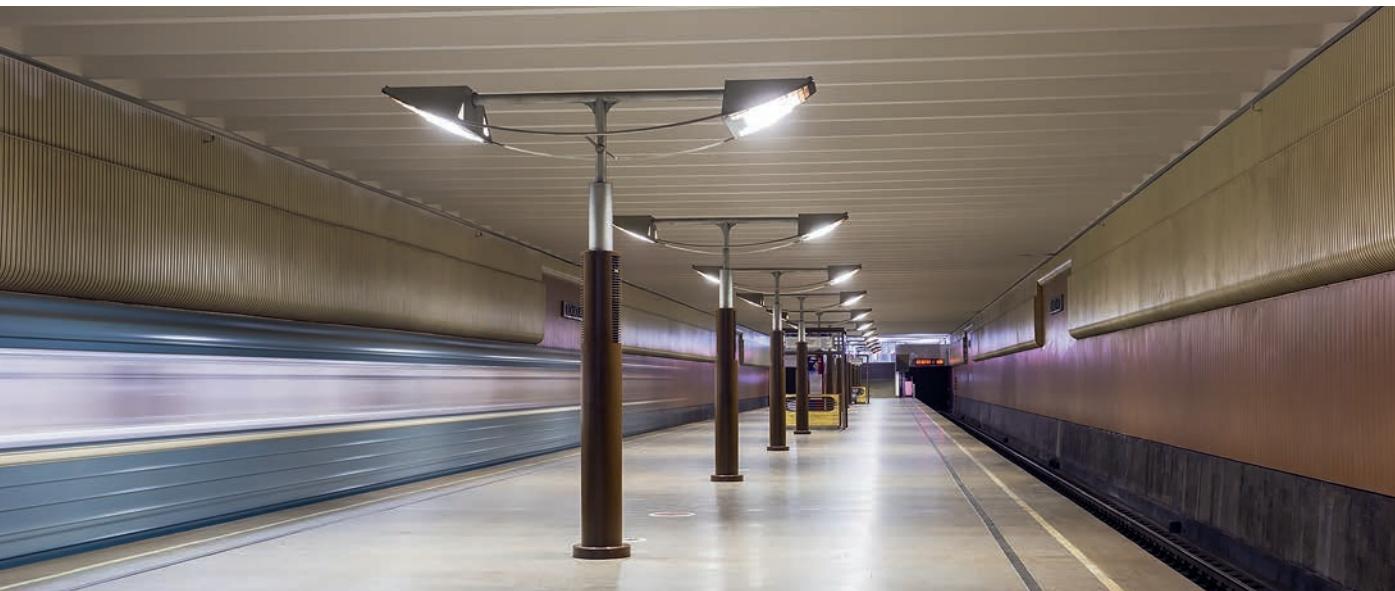
Вентиляционный киоск станции «Селигерская», 2018 год

Станция «Кузнецкий мост», 1975 год

все это завоевало любовь и сердце не только обычных пассажиров, но и профессиональных фотографов и моделей.

В декабре прошлого года открыта станция «Электрозаводская» БКЛ. В прошлом году также на этом участке открыли «Лефортово» и «Авиамоторную». Если две последние просто хороши, особенно стремительная «Авиамоторная», то станция «Электрозаводская» поражает своим историческим панно «Битва героев», где запечатлен собирательный образ защитника Древней Руси. Хотя проектное название «Рубцовская» к такому оформлению подходит больше, но круглые отверстия в виде смайликов и орда неприятелей, которые хотят поработить нашу древнюю родину, уже нашли отклик, в целом положительный, у москвичей.



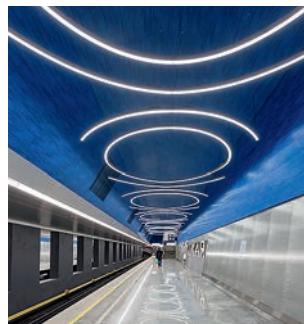


НА ВКУС И ЦВЕТ

Большое количество строящихся станций предполагает огромное количество проектов. Естественно, всем угодить трудно, и большинство людей оценивает по принципу «нравится/не нравится». Неоднократно у меня в блоге читаю комментарии, что мол, где дворцы, почему делаем такие убогие проекты? И тут же комментарий от другого человека — «Bay! Как круто!». Что ж, еще раз имеем подтверждение, что все фломастеры (как и девушки, извините за смелую в наше время шутку) на вкус и цвет разные.

Но самое главное: сейчас есть что смотреть и что оценивать. Это не девяностые или начало двухтысячных, когда пуск одной станции вызывал бурную радость. А сейчас пуск семи станций в прошлом году вызывает вопрос «И все?!». Удивительно, как быстро мы привыкли к хорошему...

**Станция «Волжская»,
1995 год**



**Станция «Окская»,
2020 год**

**Станция
«Электрозводская»,
2020 год. Пока последняя**

И еще. Огромное количество архитектурных проектов порождает разнообразие. Это хорошо. Для станций нужные конкурсы, нужен взгляд новых и молодых команд, не замыленных старой школой. Но и без старой школы тоже не обойтись.

Это бесценный опыт, это разные архитектурные формы и взгляды, которые радуют нас, пассажиров. А даже если мы с чем-то не согласны и громко выражаем свое мнение, то поверьте, мы, пассажиры, просто избаловались в Москве. В других городах нашей Родины по 10 лет ждут пуска одной станции. А мы возмущаемся, что семь новых станций в год — это мало.

Большое спасибо всем архитекторам за то разнообразие и смелые проекты, которые были реализованы в Москве за последние десять лет. Лучшее в мире в метро вы делаете еще лучше. 🌟



Время в пути до центра
города сократится

на
30-40
минут



Какой будет Коммунарская линия метро

Она пройдет от станции МЦК
«Крымская», пересечется
с БКЛ на «Улице Новаторов»
и дойдет до Троицка.

Названия станций и линий проектные