

# СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ О НОВОЙ АРХИТЕКТУРЕ МОСКОВСКОГО МЕТРО



*В XXI веке Москва столкнулась с тяжелой транспортной проблемой. В какой-то момент город «застрял» в огромных пробках. Одним из главных методов спасения ситуации стало развитие метрополитена, оставшегося, несмотря на автомобилизацию, наиболее популярным видом транспорта для москвичей. В частности, сейчас реализуется самый крупный проект за всю историю столичного метростроения — сооружается Большая кольцевая линия (Третий пересадочный контур). При этом для облика новых станций ставится непростая задача: московская подземка при ее сегодняшнем беспрецедентном росте должна сохранить славу самого красивого метрополитена в мире. Но не разучились ли у нас создавать такие архитектурные шедевры, как «Маяковская», «Киевская», «Арбатская», «Площадь Революции»? Как новые станции вписываются в городскую среду и какую нагрузку, помимо транспортной, они призваны нести? Об этом мы побеседовали с главным архитектором Москвы Сергеем Кузнецовым.*

Беседовала  
Наталья АЛХИМОВА

— Сергей Олегович, архитектура Москвы 1990-х — начала 2000-х годов вызвала много вопросов. Давно надоели серые безликие жилые кварталы и такие же неузнаваемые станции метрополитена. Что с тех пор изменилось в подходах к созданию городской среды?

— Очевидно, что на рубеже XX-XXI веков вопросы, связанные с качеством российской архитектуры, стояли на повестке дня очень остро. Наблюдался большой разрыв между поколениями архитекторов, и профессионалов в городе на тот период работало немного.

Метро невозможно обойти стороной, говоря об архитектуре нашей столицы. Я москвич, вырос в Москве, и без метрополитена город представить себе не могу. Вместе с тем меня не радовало, что некоторое время назад фразой «я давно не ездил в метро» как бы стали заявлять о своей принадлежности к высоким социальным слоям. В качестве главного архитектора Москвы я ставил перед собой задачу изменить имидж подземки, чтобы в глазах всех горожан пользование метрополитеном представлялось не «лузерством», а отличительным признаком жителя столицы, обладающего транспортным сервисом высшего класса.

В Московском метрополитене на сегодняшний день 346 км линий и 206 станций. Через наше метро проходят ежегодно почти два населения Китая, это гигантские цифры — примерно 2,5 млрд пассажиров. Вместе с тем мы знаем, что сегодня архитектура не является выраженным признаком развития метрополитена, а на первый план, как правило, выходят современные технологии.

— Как же так случилось? Ведь первые станции московского метро по оформлению — яркие и самобытные...

— Московский метрополитен очень интересен для изучения с точки зрения эволюции архитектурных стилей. Самые впечатляющие станции находятся в центре. Первые из них строились в 30-х годах прошлого века, когда в архитектуре еще были сильны традиции конструктивизма. В частности, его образчиком является станция «Красные Ворота» Сокольнической линии.

Потом начинается период сталинского ампира. Образцы этого стиля: станции «Парк Культуры», «Кропоткинская» и другие. В течение нескольких лет метро имело яркую, насыщенную деталями архитектуру. Очевидно, что на метростроение в те годы не скупилась. Но подобная тенденция наблюдалась и на поверхности. Можно сказать, что архитектура подземки шла в ногу со временем, сочетаясь с ампиром сталинских высоток.

Период отрицания архитектурной мысли начался у нас в конце 50-х годов, когда Никита Сергеевич Хрущев объявил, что архитекторам не нужно мешать строите-

лям обеспечивать население квадратными метрами. Как следствие, на периферийных станциях, построенных тогда и позднее, архитектура гораздо менее богатая, а на некоторых, таких, как мой родной «Рязанский проспект», ее вообще нет. Кстати, эта тенденция так или иначе коснулась большинства стран, однако нигде не было такого мощного изменения тренда, причем мгновенного. У нас имел место серьезный перелом в подходах с потерей индивидуальности. Как дома перестали отличаться друг от друга, так и станции метро.

**— Но ведь то, что архитектурная среда влияет на формирование человека, сегодня признано бесспорным...**

— Да, и в этом смысле каждый день видеть красивую «Киевскую» или безликий «Рязанский проспект» — не одно и то же. Долгое время новые станции метрополитена были неотличимы друг от друга. Не прочитав названия, трудно понять, где находишься. И это проблемы не только из области эмоций. Ущерб от убогого окружения выражается в цифрах человеческого капитала, характеризующего уровень образования, здравоохранения, дохода на душу населения, продолжительности жизни, криминальности общества. Это вполне объективные данные, просчитанные по математическим формулам, учитывающим множество различных факторов.

**— Но неужели и сегодня, в условиях больших ограничений по бюджету и срокам, возможно создавать шедевры, подобные станции «Маяковская»?**

— К сожалению, это практически нереально. Однако очень надеюсь, что в Москве все же найдутся ресурсы, чтобы одну-две станции в год такого уровня создавать. И, тем не менее, можно констатировать, что от станций типа «Рязанского проспекта» мы уже уверенно ушли. Нормой стали дизайнерские решения более яркие, чем это было еще пять лет назад. Хотя, когда мы начинали реализовывать амбициозную программу строительства московского метро, которая действует сегодня, была опасность скатиться к единообразию оформления станций, которые с технологической точки зрения похожи друг на друга. Очень рад, что этого нам удалось избежать.

Мы с командой пришли к тому, что следующим шагом в развитии метро должны стать архитектурные конкурсы с публичным обсуждением результатов, с выходом на референдум «Активный гражданин», в котором сами жители города участвуют в принятии решений.

Такие мероприятия очень важны и для развития архитектуры в целом, и с точки зрения создания конкуренции. На конкурсах по метро мы уже получили около 20 новых имен.

**— Существуют ли единые принципы проектирования метро?**

— Есть несколько технологических схем, они довольно сильно отличаются. Есть примеры уникальных инженерных решений, но в основном применяются накатанные, зарекомендовавшие себя технологии, в том числе, позволяющие экономить средства и обеспечивать сжа-



тые сроки при создании объектов. Вместе с тем в части дизайна мы относительно свободны и исходим обычно из того, что станция должна являться как бы продолжением городского ансамбля, определяемого историей и расположением района, где она находится. Причем стараемся сделать ее узнаваемой. Это особенно важно в так называемых спальных районах, где часто своего «лица» нет вообще. В таких случаях стараемся придумать для них «легенду», в ее духе оформить станцию и потом объяснить людям, почему мы так сделали. В наши ТЗ обязательно включаем наличие в проекте идентичности.

**— Расскажите о результатах самых интересных конкурсов.**

— Например, техническое задание на проектирование станций «Солнцево» и «Новопеределкино» устанавливало, что они должны быть современными и минималистичными, но при этом яркими и запоминающимися, с акцентом на световом и цветовом решениях, сочетании материалов. Лучшим проектом оформления «Солнцево» признана работа московского бюро Nefa Architects, за которую проголосовало большинство членов жюри. Она же стала фаворитом народного голосования на платформе «Активный гражданин». Архитекторы обыграли название станции, объединив перфорированные наземные павильоны с повторением круглых светящихся отверстий в пространстве подземных переходов и вестибюля, — все вместе это напоминает солнечные блики или лучи, проникшие под землю. Идея была признана оригинальной, зрелищной и реализуемой.

А на «Новопеределкино» авторы одного из проектов задумали сделать вдоль станции натуральный ландшафт, посреди довольно плотно застроенного района. Концепция бюро FAS(t) предлагала включить в бетонное пространство станционного комплекса настоящие деревья, участки парка, опустив их на уровень вестибюля на специальных пандусах. Это решение, надо сказать, очень поддерживало жюри конкурса, но мы от него отказались в силу сложности технической реализации. В результате заместитель мэра Москвы Марат Хуснуллин назначил победителем фаворита народного



интернет-голосования, прошедшего параллельно. В проекте латвийского архитектурного бюро United Riga Architects подземное пространство трактовано как вереница перетекающих в своды столбов, покрытых стилизованно русским орнаментом. Это решение сейчас реализуется. Оно тоже, на мой взгляд, весьма интересно.

На этот конкурс заявки подали около 600 российских и зарубежных архитектурных бюро. В процессе были выбраны десять финалистов, по пять на каждую из двух станций. Когда на наших конкурсах появляются команды из других городов России или даже других стран, это очень хорошо.

Кроме того, прошел также международный конкурс на станции «Нижние Мневники» и «Терехово», которые входят в западный участок Третьего пересадочного контура — самого масштабного проекта строительства метро, когда-либо реализовывавшегося в нашей стране. Был представлен целый ряд интересных проектов.

Лучшей художественной концепцией «Нижних Мневников» признана разработка архитектурной мастерской «АБТБ» Тимура Башкаева. Ведущая роль в проекте отведена комбинации материалов и освещению. В качестве основного материала применяется бетон — окрашенный и фактурный в виде лицевого монолита и панелей, а также конструктивный черновой с дополнительной обработкой. Общность материала в разных фактурах вместе с продуманным использованием света создает широкие возможности для локального зонирования и расстановки смысловых акцентов.

По станции «Терехово» выиграл проект BuroMoscov. Отличительной чертой здесь будет большой, но легкий по своей архитектуре наземный павильон, который украсит парящая в воздухе красная буква «М». Внутри все наполнено ярким, равномерным белым цветом, на столбы при помощи светоотражающих технологий нанесены крупные контуры человеческих фигур — образ

множества людей, которым предстоит ежедневно проходить через это пространство. Этот проект также находится в стадии реализации.

Недавно состоялся конкурс на архитектурный облик станций «Шереметьевская», «Ржевская» и «Стромынка». В нем участвовали даже коллеги из далекой Аргентины.

По «Шереметьевской» в основу дизайн-проекта легла эстетика фарфора. Ведь им славится дворянская усадьба графа Шереметева, находящаяся недалеко от будущей станции. Особенностью наземного вестибюля станут глянцевые шары белого цвета высотой 2,5 м, которые заменят классические колонны и будут напоминать натертые до блеска фарфоровые чайники на графском обеденном столе. Вечером на здании с панорамным остеклением должна загораться архитектурная подсветка. За счет трехметровых окон днем помещения вестибюля будут наполняться естественным светом. Тема фарфора присутствует и в дизайне платформы станции. Колонны, стены и пол здесь сделают из светлого гранита.

«Ржевская» — довольно сложная станция с точки зрения поиска идентичности, потому что она находится рядом с Рижским вокзалом, который сам по себе является памятником архитектуры. Поэтому некая сдержанность и скромность в оформлении была у жюри в почете. Анализ истории этого района также выявил его значимость именно как въезда в город на протяжении нескольких исторических периодов, что и повлияло на выбор москвичей. Проголосовавшие на портале «Активный гражданин» отдали предпочтение проекту российского бюро Blank Architects, в основе которого лежит идея «портала в город». Главным элементом, выражающим идею ворот, стала арка на входе в наземный павильон. Арки также построят на платформенной части станции.

Что касается «Стромынки», то наибольшее число участников обсуждения отдало предпочтение проекту

бюро MAParchitects. Это тоже станция «повышенной ответственности», в силу того, что она соприкасается с самой первой линией Московского метрополитена, отличающейся очень интересной архитектурой. В основе дизайна станции лежит концепция леса, что подчеркивает ее связь с парком «Сокольники». Платформенный зал выглядит объемно за счет контраста светлых и темных материалов. Павильон имеет прямоугольную форму, гармонично вписанную в окружающий ландшафт. Думаю, что на стадии исполнения будет много вопросов, которые придется решать. Но, я считаю, такая архитектура в удаленных от центра районах способна сделать станции подземки объектами притяжения не только потому, что метро как вид транспорта пользуется у москвичей высоким спросом, но и как самостоятельные арт-объекты. Жюри этого конкурса рассмотрело в общей сложности 56 заявок из России, Великобритании, Латвии, Италии, Армении, Аргентины, Португалии, Венгрии и Германии.

**— Смогут ли подобные проекты в чем-либо соперничать со старыми станциями, признанными памятниками архитектуры?**

— То, что мы выбираем, находится в тренде современной архитектуры. Тут вы не увидите дорогостоящих решений дворцового плана, как в центре Москвы. Это все гораздо скромнее также с точки зрения выбора материалов. Однако работа в ограниченных по многим параметрам условиях побуждает искать более выразительные цветовые решения, что и делают наши архитекторы. Это добавляет разнообразия новым объектам метрополитена. Конечно, сравнивать строящиеся сегодня станции с «топовыми» памятниками архитектуры рановато, но, тем не менее, мы надеемся по производимому впечатлению приблизиться к лучшим известным образцам.

Прилив положительных эмоций у меня вызывает то, что в условиях ограниченных средств нашим архитекторам удается создавать большое разнообразие форм и решений. Сегодня тенденция все делать быстрее и дешевле, с понятным набором элементов и инструментария является общеприимной и вообще довлеет в архитектуре. Поэтому постоянный поиск идет вокруг возможности создания интересных решений путем того ограниченного набора средств, которые есть в нашем распоряжении.

Конечно, не все объекты у нас получают одинаково яркими и выразительными с точки зрения оформления, но узнаваемость, безусловно, теперь присутствует везде. Например, освещение всегда является частью раздела проектирования, и бывает, что свет — это единственный инструмент, которым решается дизайн станции. Так, на «Тропарево» реализован проект отделки, в рамках которого потолочные конструкции представляют собой круглые люстры-светильники, окружающие кроны деревьев, поскольку один из выходов станции выводит прямо в Тропаревский парк. Кстати, после отказа от архитектурных «излишеств» — мозаичных панно, барельефов и прочего, световые решения для оформления станций метро стали использовать активнее.

**— И все же, будут ли в ближайшие годы реализовываться принципы монументального искусства при строительстве новых станций?**

— Все эти приемы используются в современной архитектуре, пусть и не так фронтально, как раньше. Так, барельефы есть на станции «Парк Победы», мозаика — на станции «Марьино», скульптуры — на станции «Крылатское». Используются и иные элементы художественного оформления. Как идею для будущих конкурсантов могу предложить создать консорциум со скульптором для оформления очередной станции — это будет очень интересно.

Сегодня можно констатировать, что даже те метрополитены, которые изначально выглядели как утилитарные сооружения, стали очень серьезно обращаться к архитектуре. Из «свежих» объектов — станция «Окулус» в Нью-Йорке испанского архитектора Сантьяго Калатравы. Хотя назвать ее просто станцией метро — это все равно, что сказать про собор Святого Петра в Ватикане «церковь»: слова никак не передают масштабов и значения того и другого.

**— В советское время метро, помимо своего транспортного назначения, дополнительно выполняло и ряд идеологических, образовательных и воспитательных функций. Вкладывается ли подобный смысл в оформление современных станций?**

— Одна из задач наших конкурсов — поиск идеи для той или иной станции. Это очень сложно и крайне важно. Одна из наших амбициозных задач — создать станцию, которая прославится во всем мире и станет национальной гордостью россиян.

Что же касается идеологии, то для формирования патриотизма крайне важна любовь к месту, где мы живем. Осознание малой родины принципиально для каждого человека. У этого места должна быть адресность и узнаваемость. Собственно, патриотизм с того и начинается, и воспитывается он, в том числе, через архитектуру. И с этим опосредованно связана смысловая нагрузка современных станций, которые мы стараемся, при всем ограниченном наборе возможностей, сделать красивыми и узнаваемыми.

**— Есть ли станция, появившаяся в последние годы, которой вы гордитесь?**

— Я очень критически отношусь к тому, что мы делаем. И не могу не признать, что станции, которые действительно вызывают трепет — это все еще старые, и любимая из них у меня — «Маяковская». Так, как она, сегодняшние не потрясут. Хотя мне действительно нравится, например, проект «Шереметьевской».

Я очень верю в то, что уникальные станции появятся и в наше время, просто сейчас мы еще в начале пути. Ведь нельзя из неолита прыгнуть сразу в эпоху освоения космоса. Советская и российская архитектура очень сильно откатилась назад под действием мер по чудовищному упрощению всего и вся, и для того чтобы вернуться на «топовые» позиции в этом вопросе, необходимо время и кропотливый труд. Чудес не бывает. Дать поручение делать шедевры нельзя. ■