

ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

доктора архитектуры, профессора Гельфонд Анны Лазаревны
на диссертационную работу Братищева Александра Константиновича
**«ПЕРСПЕКТИВЫ ФОРМИРОВАНИЯ АРХИТЕКТУРЫ
СОВРЕМЕННЫХ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА»**,
представленную на соискание ученой степени кандидата архитектуры по
специальности 2.1.12 Архитектура зданий и сооружений. Творческие
концепции архитектурной деятельности

На рассмотрение представлено диссертационное исследование в одном томе, включающем текст, список литературы, список источников иллюстративного материала и графоаналитические материалы, а также автореферат.

Актуальность темы исследования

Актуальность исследования обусловлена рядом мировоззренческих, социально-политических, историко-культурных и архитектурно-градостроительных факторов. Архитектурно-художественная и пространственная организация станций Московского метрополитена – предмет гордости россиян, причем, как профессионалов, так и людей, далеких от архитектуры. Долгое бытование Московского метрополитена как архитектурно-градостроительного феномена, с одной стороны, и основного, постоянно развивающегося, транспорта столицы, - с другой, требует его комплексного научного осмысления в самых разных аспектах. Так, в частности, необходимо выявить перспективы формирования архитектуры его современных станций.

Это определило цель исследования, которая заключается в раскрытии основных направлений и специфики объёмно-пространственных решений станций Московского метрополитена на перспективу.

В определении предмета и объекта исследования явно читается типологическая направленность работы.

Автор исследования высказывает **гипотезу**, что «выявление современных тенденций формирования архитектуры станций метрополитена будет способствовать созданию безопасной, комфортной и эстетически выразительной среды для транспортных перевозок» (с.). Небезынтересно отметить, что именно гипотеза определила структуру исследования. Эффективность, безопасность и художественный образ станций вошли как ключевые слова в названия трех глав.

Структура и содержание работы

Так, в Главе 1 «Перспективные тенденции по обеспечению эффективности станций Московского метрополитена» автор подробно останавливается на перспективных видах метрополитенов, перспективных типах станций метрополитенов, ТПУ, приемах приспособления станций для современного использования, служебно-технологических зданиях и сооружениях метрополитенов. Автором на примере отечественного и зарубежного опыта систематизированы сооружения метрополитена по

различным параметрам и для каждой группы сооружений определены архитектурные и конструктивные характеристики, выявлены особенности и закономерности формообразования, композиционные возможности и возможности взаимодействия с окружающей средой.

Глава 2 посвящена перспективным тенденциям обеспечения безопасности на станциях Московского метрополитена. Автор исследования комплексно рассматривает градостроительный, функционально-планировочный конструктивный и инженерный аспекты достижения безопасности станций. Соискатель видит их в создании «станций-спутников», рассредоточении пассажирских потоков, организации кросс-платформ для осуществления быстрых пересадок, обеспечении просматриваемости платформ за счёт применения большепролетных конструкций, использовании негорючих отделочных материалов, обеспечении условий для МГН, оборудовании станций в качестве убежищ. Для исследования безопасности станций с точки зрения шумовых характеристик было выбрано 83 станции Московского метрополитена, построенных в период с 1935 по 2025 гг., в итоге анализа было рекомендовано размещение станций в выемках, на террасах, проектирование земляных валов, использование шумоизоляционных экранов, экранов-стенок (с. 112). Отдельная тема, затронутая в главе, - связь вестибюлей с зелёным каркасом города и организация прилегающей к павильону метро территории, представляется важной и значимой в свете современных подходов к концепции организации общественных пространств.

В Главе 3 автор обращается к выявлению перспективных тенденций формирования образа станций Московского метрополитена. Соискатель высказывает мысль, что «образ станции формируется в соответствии с контекстом: дизайном городского пространства над землей, исторического названия. В проектах станций метрополитена воплощается творческая позиция автора-архитектора, широта его мировоззренческих установок, взгляд на происходящие социальные процессы в обществе» (с. 123 текста). Далее выходит на необходимость соблюдения архитектурно-художественного единства станций метрополитена как в пределах одной линии, так и метрополитена в целом, обеспечение связи станций с городской средой. А затем наряду с этим определяет хай-тек, брутализм, бионику и параметрические подходы как перспективные в формировании художественного образа станций Московского метрополитена.

В Заключение сформулированы выводы и рекомендации, отражающие логику и ход исследования.

Новизна исследования и полученных результатов

Научная новизна настоящего исследования определяется, прежде всего, его структурой: автор базирует ее на трех основаниях из разных рядов – эффективности, безопасности и художественном образе станций метрополитена – и именно с этой позиции рассматривает объект и предмет исследования. Такой новаторский подход позволил автору диссертации определить специфику и разработать комплекс архитектурных приёмов для

обеспечения эффективности станций, безопасности пассажиров и создания образа современных станций Московского метрополитена, а именно в этом соискатель видит перспективы формирования их архитектуры.

Степень обоснованности и достоверности научных положений, выводов и заключений

Научные положения, выдвинутые в диссертационной работе, представляются убедительными, степень обоснованности выводов и рекомендаций – достаточной. Работа отличается высокой степенью конкретизации авторской позиции.

Достоверность исследования подтверждается анализом большого количества историко-теоретических источников, анализом большого количества архитектурных объектов отечественного и зарубежного опыта, с одной стороны, и внедрением результатов в практику проектирования новых станций Московского метрополитена во время работы в АО «Метрогипротранс» в период с 2016 по 2021 гг., - с другой.

Положения, выносимые на защиту – выявленные основные типы сооружений метрополитена, направления их перспективного развития: обеспечение эффективности станций, безопасности на объектах метрополитена и формирование образа станций; тенденции проектирования станций метрополитена – обладают необходимой научной новизной и представляются вкладом в архитектурную науку.

Соответствие работы требованиям, предъявляемым к диссертациям

Диссертация соответствует научной специальности 2.1.12 Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности, а именно, п. 4. Инженерные и конструктивные решения зданий и сооружений и их влияние на архитектуру и п. 5. Архитектурно-художественные основы формообразования зданий и сооружений.

Автореферат полностью отражает содержание исследования, передает его структуру, основные положения, цель, задачи, выводы. Написан ясным научным языком, сопровождается графическими приложениями, отражающими основные этапы исследования и обогащающими представление о проделанной соискателем работе.

Значимость для науки и практики выводов и рекомендаций

Теоретическая значимость исследования состоит в том, что оно обогащает теорию и историю архитектуры знанием об особенностях и закономерностях создания станций Московского метрополитена.

Практическая значимость исследования состоит в возможности применения результатов работы в учебном процессе в архитектурно-строительных вузах, а также в составлении технических заданий на проектировании станций метрополитена в реальной практике.

Полнота опубликования основных результатов

Материалы диссертации изложены в 13 научных публикациях, из которых 4 опубликованы в журналах, включенных в Перечень рецензируемых научных изданий ВАК России.

Мнение о научной работе соискателя в целом

Считаю, что в диссертационном исследовании А.К. Братищева решена важная для архитектурной науки задача – выявлены перспективы формирования архитектуры современных станций Московского метрополитена в аспекте эффективности и безопасности станций и формирования их художественного образа. Положительно оценивая исследования в целом, останавлиюсь на отдельных замечаниях.

Замечания

По диссертации имеются следующие замечания:

1. В диссертации после глав отсутствуют выводы по ним. При этом основные выводы и результаты исследования в конце текста являются суммой выводов по главам, именно так они структурированы и атрибутированы. После них автор приводит еще отдельные «общие» выводы – три позиции. Необходимо пояснение авторской логики.
2. Считаю, что, несмотря на то, что диссертация посвящена архитектуре именно *станций* метрополитена, а не метрополитена в целом, целесообразно было бы уделить больше внимания архитектуре наземных павильонов, в частности, ее истории – хронологические границы исследования вполне это позволяют.
3. Думаю, что в Заключение по диссертации, выявляя перспективные тенденции формирования художественного образа станций, не нужно было выходить на конкретные стили. Учитывая специфику темы, стоило более подробно остановиться на отделочных материалах, применение которых представляется перспективным *именно* для Московского метрополитена, а также уделить внимание теме предметного дизайна в формировании образа современных станций. Интересно было бы прийти к обобщающему выводу о единых подходах (автор говорит об этом на с. 123 текста), или, наоборот, полной независимости при разработке композиционно-художественных решений станций и наземных павильонов.
4. Отдельные замечания касаются списка литературы, несмотря на внушительный перечень источников. Некоторые из них оформлены не по ГОСТ, не на все источники есть ссылки в тексте диссертации, ряд важных современных источников не приведен, в частности, Костина О.В. Архитектура Московского метро. 1935-1980-е годы. – М. : БуксМАрт, 2019, 208 с. : ил.
5. Нельзя не отметить чрезмерно измельченную структуру исследования. Вероятно, это сделано преднамеренно и продиктовано авторской позицией опоры на отдельные типологические единицы сложной структуры объекта исследования. Считаю, что в таком случае это должно было привести к выводу, что все эти составляющие – звенья одной сети, и остановиться на перспективных принципах формирования станций Московского метро как элементов единого транспортного и смыслового каркаса столицы.

Отмеченные замечания носят скорее характер рекомендаций и не снижают положительной оценки диссертационного исследования А.К. Братищева, представляющего теоретическую и практическую ценность.

Заключение

Диссертационная работа Братищева Александра Константиновича является самостоятельно выполненной научно-квалификационной работой, выполненной на актуальную тему, содержащей научные результаты, выводы и рекомендации, отличающиеся новизной. Диссертация на тему «Перспективы формирования архитектуры современных станций московского метрополитена» отвечает критериям, установленным Положением о присуждении ученых степеней (постановление Правительства РФ № 842 от 24.09.2013 г.) для диссертаций, представленных на соискание ученой степени кандидата архитектуры, а ее автор, Братищев Александр Константинович – заслуживает присуждения ученой степени кандидата архитектуры по специальности 2.1.12 Архитектура зданий и сооружений. Творческие концепции архитектурной деятельности.

Официальный оппонент:

Доктор архитектуры, профессор
заведующий кафедрой архитектурного проектирования
ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный
архитектурно-строительный университет»
(ННГАСУ)

Гельфонд Анна Лазаревна

21.08.2025 г.

ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный
архитектурно-строительный университет»
603000 Нижний Новгород, ул. Ильинская, д. 65
Телефон/факс: 8 (831) 430-17-83, E-mail: gelfond@bk.ru

Подпись руки Гельфонд А.Л. заверяю
Отдел по работе с персоналом Шумилов В.В.

