

Николай Иванович, как идет работа над «Сретенским бульваром»? Какой будет эта станция?

— Проектные работы закончены, осталось только их реализовать. «Трубную» открыли на День города, а «Сретенский бульвар» оказалась как бы транзитной. Пути уложены, основные строительные работы закончены. В основном идет работа над пересадками на «Чистые пруды» и «Тургеневскую». Вестибюль будет строиться только после ввода станции в эксплуатацию. Идут отделочные работы: создается платформа — полы, пилоны, стены. Все строители работают в напряженном ритме. Пуск — в конце ноября.

— Каким будет художественное оформление станции?

— «Сретенский бульвар» выполнена в классическом стиле, присущем московской подземной архитектуре: прямой каменный пилон, мощные металлические порталы, мраморные ниши.

Поначалу в нишах предполагали поставить скульптуры на тему «Москва и москвичи». Но оказалось, скульптуры могут съесть весь бюджет станции. Пошли по другому пути: скульптуры, которые планировали сделать, появятся в мраморных нишах в виде картин: силуэты памятников Пушкину, Гоголю, Тимирязеву — знаковые фигуры столицы. 24 ниши — 24 силуэта. Это будет не черно-белая графика: на металл наносится золото, довольно сдержанные охристые земляные цвета. Такое цветовое решение создает целостность изображения, помогает ощущать себя под землей в зоне Бульварного кольца. В то же время каждая картина — самостоятельное произведение, несущее определенную информацию... Подобная техника не только в метро, но и нигде не применялась. На черный металл, который многократно травят кислотой, наносятся краски и очень прочные лаки. Техника крайне трудоемкая и, к сожалению, очень вредная. Но в результате получается сказочный эффект: необычные загадочные картины. Возможно, станция приобретет совершенно необыкновенное звучание. Такого еще никто не видел. Художник Иван Леонидович Лубенников сделал эскизы, сейчас их воплощают в жизнь на комбинате декоративно-монументального искусства. На каждую нишу будет направлен локально-зеркальный свет.

— У вас среди станций есть любимые детища, куда хочется приезжать почаще, любоваться ими?

Известный московский архитектор, главный архитектор «Метрогипротранса» Николай Иванович Шумаков родился 1 апреля 1954 года. Пролет путь от рядового до главного архитектора. В «Метрогипротрансе» трудится тридцать лет. Сейчас как руководитель архитектурного процесса проектирования подземных объектов он определяет стратегию развития архитектуры метро. Автор многих станций — как в Москве, так и в других городах. Среди самых значительных его работ — станции метро «Красногвардейская», «Коньково», «Теплый Стан», «Ясенево», «Битцевский

парк», «Савеловская», «Крылатское». Ныне строит свою двадцатую станцию — «Сретенский бульвар». И одновременно работает над проектом станции «Зябликово».

Николай Иванович — член Союза архитекторов, член-корреспондент Российской академии художеств. Его проект вантового моста через Москву-реку отмечен высшей наградой Союза московских архитекторов — «Золотое сечение», ряд проектов получил золотые медали Брюссельской, Страсбургской и Парижской международных выставок инноваций и новых технологий.

КРАСКИ ПОДЗЕМЕЛЬЯ

— Все они одинаково любимы, потому что не бывает нелюбимых детей. Первая моя станция — «Красногвардейская». Первый объект для архитектора — это такое сумбурное состояние души, когда он не совсем понимает, что творит. Его ведет вдохновение. И какая-то уверенность молодости, что получится лучше всех. Это потом приходит мудрость, а вместе с ней и сомнения, более реальный взгляд на творчество. Другое чувство ответственности, другой подход к делу. Если раньше создавалось по отделке станции примерно сто чертежей, то сейчас больше тысячи.

— Вам не хотелось продолжить свою деятельность в другой команде архитекторов?

— У нас коллектив потрясающий, одна из самых сильных архитектурных команд в Москве. Потому что объекты все крайне сложные, и работать здесь могут только профессионалы самого высокого уровня. Просчитать, спланировать каждый сантиметр будущей станции в замкнутом подземном пространстве очень непросто. А права на ошибку у нас нет. Интерьеры — это то, что как бы на показ. Это обложка. А самая громкая работа, тонны рабочих чертежей — там, за кадром.

Когда прекратилось финансирование «Метростроя», коллектив пережил не легкие времена. Все архитекторы занялись наземной работой. Причем мы решили ограничиться сферой транспорта. Сейчас в нашем активе все виды транспортных объектов, которые только могут быть: железнодорожные станции, многофункциональные комплексы аэропортов Внуково и Шереметьево, делаем автовокзал на станции «Красногвардейская»... Скоро сдаем уникальный Се-

ребряноборский мост. Представьте: мост как большая красная арка, вверху подвешен ресторан. Взялись за реконструкцию Западного порта. Казалось бы, есть чем гордиться...

— Но ведь действительно есть. Почему грустная нота в голосе?

— Сейчас то, что мы выдаем, можно назвать крохами по сравнению с прежними объемами работ. Через каждые два-три года мы выдавали Москве целые линии, блоки станций. И справлялись! Сейчас каждый год то вестибюльчик сдадим, то станцию. А потенциал у коллектива огромный. Правда, появилась надежда, что скоро вернемся к прежним объемам работ. В основном ведь я и мои коллеги — архитекторы подземелья. Мы знаем, что единственные в своем роде, и это нас поддерживает, морально греет. Попытки других архитекторов проникнуть в подземелье не имели успеха. К примеру, в конкурсе на проектирование станции «Парк Победы» мы не участвовали, предоставили проявить себя «наземным» коллегам. Но они не справились, и в конце концов объект у них отобрал, передав «Метрогипротрансу». Наши архитекторы с задачей справились блестяще, станция получилась достойной своего названия. Сейчас делаем станцию «Зябликово» — эта пересадочная станция на «Красногвардейской» будет сдана в 2009 году.



ФОТО АНДРЕЯ НИКЕРИЧЕВА

Но у каждого архитектора одновременно в работе много объектов. Просто они находятся на разных стадиях проектирования.

— Чем подпитываете себя, компенсируете трудную «подземную» жизнь?

— Идеология подземной московской архитектуры была заложена еще в тридцатые годы. Наше метро ведь было не

первым — уже функционировали линии в Лондоне, Чикаго, Будапеште. Но это были чисто утилитарные сооружения. Наши же придумали фразу «метро — дворец»: идеология светлого легкого воздушного пространства создает и рабочее настроение проектировщиков. Этой идеологией мы заразили весь мир. Уже нигде не появляются станции метро в виде суровых серых инженерных сооружений. Каждая станция — праздник не только для пассажиров, но и для нас, ее создателей. Это праздник, который всегда с нами. И этот праздник мы предчувствуем, когда еще на месте станции просто яма. Работа над проектом каждой станции занимает большой промежуток времени. Это не жилой дом, который можно построить за несколько месяцев. И на «Трубную», и на «Сретенский бульвар», к примеру, ушло пятнадцать лет. Замечательная станция «Маяковская» тоже лет пятнадцать строилась. Воплощение в жизнь каждого проекта измеряется десятилетиями, поэтому все это настолько сильно западает в душу, что деваться некуда — надо на каждом объекте выкладываться. Это одна из составляющих жизни архитектора подземелья. И второе: почти в каждом архитекторе живет художник. Вот недавно вышел каталог моих картин.

...Необыкновенно яркие, сочные краски — оранжевое, бирюзовое, золото. Сверкают янтарные яблоки в вазе, обнаженные женщины похожи на сосуды, наполненные солнечным светом. Портреты — почти нет грустных лиц, от улыбок словно искры отскакивают. Это еще один праздник Николая Шумакова. Его живопись — тоже работа. Долгие часы он с удовольствием проводит за мольбертом.

— Что вам дает такую силу — столько успевать и жить с неиссякающим оптимизмом? Ведь при сложной и интенсивной творческой и производственной жизни, наверное, не исключены неудачи, проблемные моменты... Не вгоняют ли они в депрессию?

— Ну что вы, уныние — это же грех. Полная самоотдача в проектной работе, в живописи — вот что дает силу. Живопись восполняет для меня нехватку света и красок под землей. Это своеобразная компенсация. А как архитекторы мы не имеем права опускать планку, которую подняли наши учителя в тридцатые годы. Времени на депрессию нет и быть не может.

Татьяна ХАРЛАМОВА

ВНИЗ ПО ЛЕСТНИЦЕ, ВЕДУЩЕЙ... В СТРОГИНО

Вам приходилось когда-нибудь спускаться на станцию метро по крутой винтовой лестнице, ширина ступенек которой не превышает сантиметров сорока, а попытка посмотреть вниз вызывает желание зажмуриться, чтобы не видеть, как далеко еще до земли? Мне повезло — я в таком экстремальном путешествии побывала. И не потому, что любительница острых ощущений, — просто на будущей станции мет-

ро «Строгино» пока нет эскалаторов, а вестибюли только строятся. В общем, попасть на рабочее место тем, кто здесь трудится, проще всего именно так. И, судя по проворству, с которым спускался мой провожатый, начальник участка Дмитрий Зайцев, чьи сапоги по размеру превосходили узенькие ступени, никто из работающих здесь и внимания не обращает на подобные мелочи.

Наверху трудно даже представить, какой «город в городе» (так гордо именуют строители возводимую станцию) скоро появится под Строгинским бульваром. Хотя стройка вовсю развернулась прямо вдоль него, из-за сплошного бетонного забора видно только работающую технику — подъемные краны и экскаваторы, слышен шум подъезжающих грузовиков со стройматериалами и бетономешалок.

Участок метрополитена до станции «Строгино» будет очередной частью Митинско-Строгинской линии метро, являющейся продолжением Арбатско-Покровской. Протяженность его 6,1 километра, а ввести в эксплуатацию новую станцию планируется в конце нынешнего года. Если же говорить о более отдаленных перспективах, то постановлением правительства Москвы «О плане метростроения в городе Москве на 2008-2010 гг.» предусматривается продолжить строительство этой линии участком до «Строгино» до «Волоколамской» протяженностью 4,2 километра, включая метромост, закончив его в 2009 году. А до станции «Митино» метро должно «дотянуться» к 2010 году. Все это позволит существенно облегчить транспортное сообщение с центром для тысяч жителей таких отдаленных и при этом крупных густонаселенных районов.

...Вслед за Дмитрием Зайцевым иду вдоль строящегося вестибюля прямо по рельсам. Иногда по ним про-

ходят на приличной скорости так называемые мотовозы, на которых доставляют различные грузы. Но это я, к счастью, увидела несколько позже. Поднимаемся на платформу, где будут ждать поезда пассажиры. Вокруг грохот, пыль, яркие вспышки электросварки. Но главная работа уже позади — остались в основном отделка и монтаж электротехнического оборудования. По словам Д. Зайцева, на станции «Строгино» работать легче, чем, к примеру, на «Парке Победы», которую он строил до этого. Та была станцией так называемого глубокого заложения, а потому все работы велись закрытым способом, грузы опускались лифтами. Эта же — мелкого, а потому сооружать ее технологически легче: все необходимые стройматериалы можно доставлять на стройплощадку, говоря упрощенно, через вырытые в грунте шахты. Какое строительство обходится дороже? Ответ очевиден: станции, строящиеся закрытым способом, дороже — в первую очередь из-за транспортировочных проблем. Но выбор технологии определяется исключительно ландшафтными особенностями той территории, по которой пройдет будущая линия метрополитена.

Станция уже одета в темный гранит, на белоснежном потолке рабочие монтируют оригинальные светильники. Стоимость каждого, между прочим, около тысячи евро. Над архитектурным проектом трудились три автора — А. Некрасов, В. Сычева и А. Орлов.

— По дизайну станция «Строгино» не похожа ни на какую другую. При этом здесь продолжена тема, воплощенная на станции «Аннино», над которой я также работал, — это световые пятна на фоне более темного бетона, — рассказывает А. Орлов. — Сегодня архитектор имеет гораздо больше возможностей выразить свои авторские идеи, так как появилось множество новых материалов, технологий. И строители стали более заинтересованно относиться к работе.

На вопрос о том, не скажется ли размер инвестиций, вложенных в воплощение дизайнерских изюминок, в конечном счете на стоимости пассажирских билетов, архитектор как истинно творческий человек ответил философски: «Здесь, под землей, все так же, как и наверху. А вообще про деньги — не ко мне!»

Следующим моим гидом по подземелью стал настоящий ас своего дела, проработавший в столичном метростроительстве тридцать лет. Прораб фирмы ММУ «ЦЭМ» С. Лесевич руководит электромонтажными работами на станции.

— Трансформаторная подстанция — это сердце, питающее энергией все системы, — рассказывает Степан Михайлович. — Сейчас устанавливается принципиально новое оборудование, обеспечивающее бесперебойную работу, существенно повышающее безопасность пассажиров и персонала метрополитена. Конечно, и

раньше — в девяностых, в восьмидесятых — были предусмотрены ситуации, когда могло выйти из строя то или иное оборудование. В таких случаях должны были включаться системы-дублиеры, так что любая станция не могла из-за технических проблем оказаться парализованной. Но оборудование, которое есть в нашем распоряжении сегодня, те механизмы и устройства, с которыми работаем, повышают надежность и безопасность во много раз.

Дороже ли такое оборудование по сравнению с прежним? Разумеется. Но и из строя выходит крайне редко, а значит, и качество монтажа повышается. По мнению С. Лесевича, подобные затраты обоснованы: ремонт требуется гораздо реже, а значит, это экономически целесообразно.

— Я скажу с точки зрения пассажира. Сейчас до района Строгино приходится добираться от станции метро «Шукинская» автобусом или трамваем. На дорогу уходит примерно 20-30 минут, и то если нет пробок на дороге. А на метро — несколько минут, и вы на станции «Строгино». К тому же единый билет обходится дороже, чем проездной на метро. Вот и подумайте — обоснованы ли затраты на строительство современных станций метрополитена, даже если это и повлияет на цену билета.

Как нам сообщили в ГУП «Московский метрополитен», политику тарифов на городском пассажирском транспорте, включая метро, регулирует Региональная энергетическая комиссия города Москвы. Главная ее задача — установить и сбалансировать интересы ресурсоснабжающих предприятий и потребителей топливно-энергетических ресурсов. На основании заключений этой организации и определяется, сколько будет стоить билет в метро, а также в автобусе, троллейбусе, трамвае. Будет ли дорожать проезд в самом, пожалуй, востребованном виде общественного транспорта из-за того, что он столь активно развивается в нашем городе?

— Разумеется, реализация столь масштабных планов не может не отражаться на росте тарифов. Растет парк подвижного состава, дорожает его обслуживание, прибавляется количество обслуживающего персонала, — прокомментировал ситуацию специалист отдела регулирования тарифов на транспорте РЭК г. Москвы С. Михеев. — Это сложная система расчетов, которая позволяет устанавливать экономически обоснованные тарифы. И так, получается, чем комфортнее будет нам, пассажирам, тем больше, похоже, придется выкладывать денег из собственного кармана. С другой стороны, что сегодня сомневается, что за удобства надо платить?..

Татьяна ПОМЕЛОВА