




При поддержке
Правительства
Москвы

МОСИНЖПРОЕКТ
АКЦИОНЕРНОЕ ОБЩЕСТВО

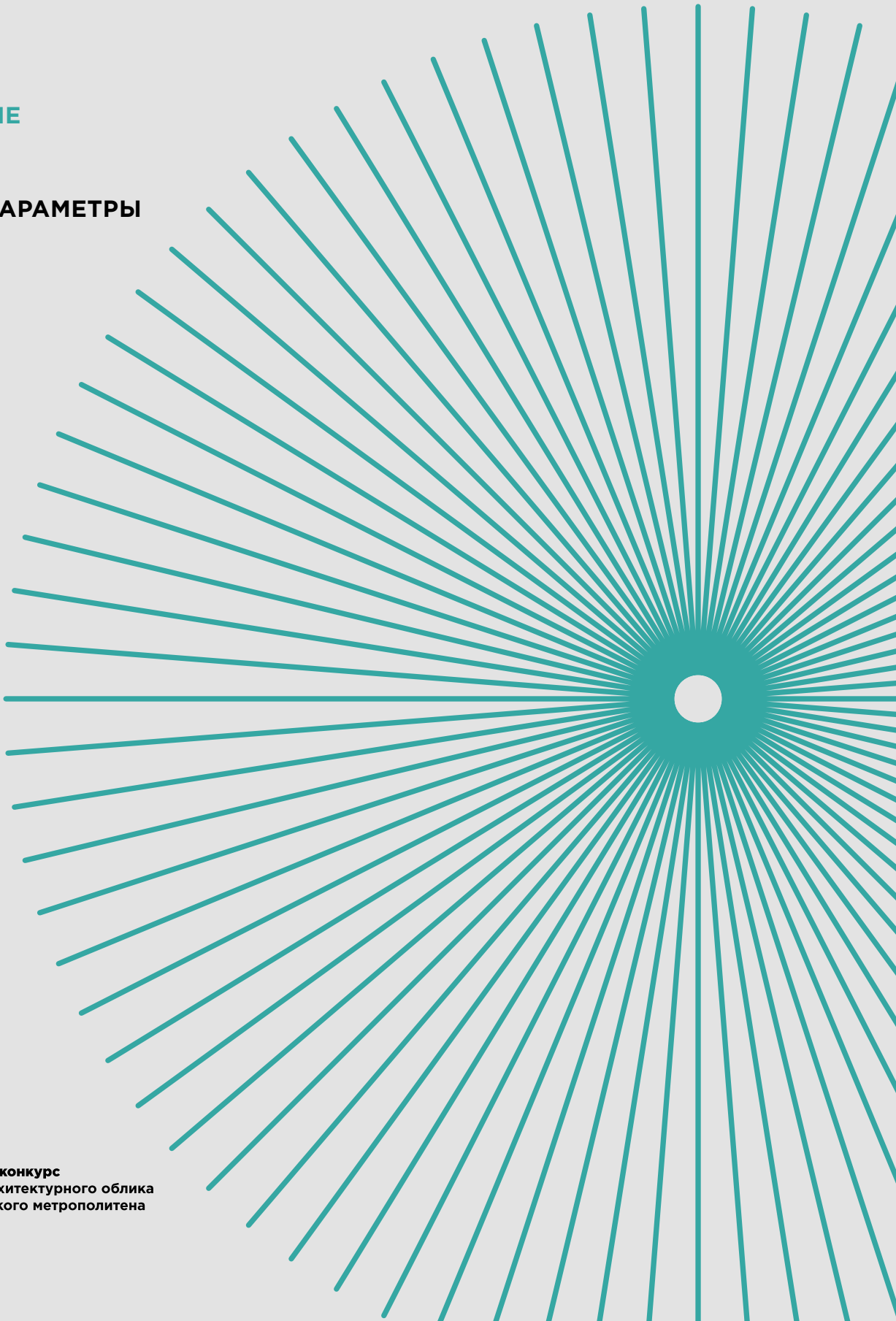
агентство
стратегического
развития
ЦЕНТР

**ПРИГЛАШЕНИЕ
К УЧАСТИЮ**

**ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ
КОНКУРСА**



**Международный конкурс
на разработку архитектурного облика
станций Московского метрополитена**



Заказчик

АО «Мосинжпроект»

Исполнитель

ООО «Агентство стратегического развития "ЦЕНТР"»

Сайт конкурса

www.design-metro.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Конкурс	4 стр
График конкурса	6 стр
Состав жюри	8 стр
Организатор Инициатор	10 стр
Контекст	11 стр
Принципы разработки концепции	20 стр

**ОБРАЩЕНИЕ ЗАМЕСТИТЕЛЯ МЭРА МОСКВЫ
В ПРАВИТЕЛЬСТВЕ МОСКВЫ ПО ВОПРОСАМ
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНОЙ ПОЛИТИКИ И СТРОИ-
ТЕЛЬСТВА **МАРАТА ХУСНУЛЛИНА** К УЧАСТНИ-
КАМ КОНКУРСА**



МАРАТ ХУСНУЛЛИН

Заместитель Мэра Москвы
в Правительстве Москвы по
вопросам градостроительной
политики и строительства

«За последние семь лет Москва вышла в мировые лидеры по темпам строительства метро. Ключевая задача, которую ставит мэр Москвы Сергей Семенович Собянин, обеспечить максимальное количество горожан самым быстрым, удобным и надежным общественным транспортом в пешей доступности. И мы ее активно решаем.

Московское метро — одно из самых красивых в мире. Это наша гордость, наше историческое достояние. Поэтому мы не просто наращиваем темпы и объемы строительства, но и уделяем огромное внимание архитектурному облику новых станций. Наша принципиальная позиция заключается в том, что каждая из них должна быть уникальной, иметь свое лицо.

Практика проведения конкурсов на лучший архитектурный проект станций московского метро существовала еще с 30-х годов прошлого века. К конкурсам привлекались ведущие архитекторы, художники, скульпторы, инженеры. Такие «подземные дворцы», как «Комсомольская» и «Маяковская», «Киевская» и «Арбатская», «Новокузнецкая» и «Кропоткинская», «Новослободская» и «Площадь Революции», «Таганская» и «Театральная», являются настоящими шедеврами подземной архитектуры, куда водят на экскурсии туристов со всего мира. К сожалению, в 60–70-е годы практика конкурсов была прекращена. В результате метро пополнилось множеством серых, безликих типовых станций, похожих друг на друга как две капли воды. И вот, спустя десятилетия, по инициативе мэра Москвы Сергея Семено-

вича Собянина, в мае 2014 года было принято решение возродить конкурсы на лучшие архитектурно-художественные проекты станций метро. Также решили возводить в конструктиве станции по типовым проектам, чтобы снизить стоимость строительства, но облик делать индивидуальным, узнаваемым.

Конкурс вызывает небывалый всплеск интереса не только со стороны российских архитектурных и дизайн-бюро и студий, но и среди многих зарубежных компаний. Поэтому статус конкурса мы повысили до международного. В финал конкурса выходят лучшие проекты, отобранные компетентным жюри из числа ведущих мировых архитектурно-дизайнерских бюро и студий. По результатам предыдущих конкурсов московская подземка уже получила великолепные образцы качественной современной архитектуры и дизайна: станции метро «Солнцево», «Новопеределкино», «Терехово», «Нижние Мневники», «Шереметьевская», «Ржевская», «Стромынка». Каждый проект имеет свою специфику, привязку к истории конкретной местности и органично «встраивается» в городской контекст.

Так что опыт у нас уже есть, и он признан успешным. Нет никаких сомнений в том, что предстоящие конкурсы на лучший дизайн-проект станций «Кленовый бульвар», «Нагатинский затон» привлекут еще больше новых интересных идей в оформлении подземки, а своё воплощение получат лучшие, самые качественные проекты.»

КОНКУРС

ПРЕДМЕТ

Архитектурно-художественные концепции станций Московского метрополитена: «Нагатинский затон», «Кленовый бульвар»

Концепции должны соответствовать следующим критериям:

- художественные решения станций метрополитена должны быть гармонично вписаны в окружающее пространство и исторический контекст районов;
- должны соблюдаться требования комфортного и безопасного передвижения для всех категорий населения;
- должно быть предусмотрено подходящее функциональное использование пространства с учетом всех технических требований Московского метрополитена;
- приветствуется использование современных технологий, долговечных и экологичных материалов;
- на станциях должна быть предусмотрена удобная навигация.

4



**ОТКРЫТЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ**

ЦЕЛЬ

Основной целью данного конкурса является поиск оптимального дизайнерского и архитектурно-художественного решения интерьеров пассажирских зон и входных павильонов станций «Нагатинский затон», «Кленовый бульвар».

Принципиальное дизайн-решение должно включать в себя предложения по материалам, освещению и не капитальным конструкциям станций.

ФОРМАТ

Первый этап — прием заявок и отбор Участников по портфолио и эссе.

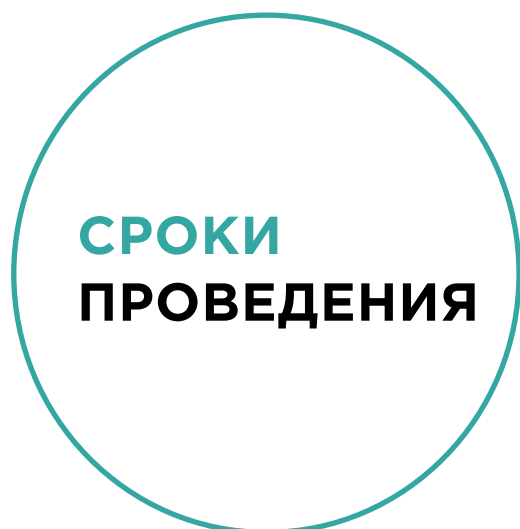
На первом этапе компетентное Жюри на основе портфолио, релевантного опыта и двух эссе по каждой номинации отбирает по 5 (пять) Финалистов в каждой Номинации.

Второй этап — разработка конкурсных предложений Финалистами, формирование Рейтинга Конкурсных предложений Финалистов на основе оценки Жюри, выбор наилучших Конкурсных предложений по 3 (три) в каждой Номинации.

В рамках второго этапа 10 Финалистов (5 Финалистов по каждой Номинации) разрабатывают Конкурсное предложение. В ходе финального заседания Жюри определяются 3 (три) наилучшие Конкурсные предложения в каждой Номинации.

Третий этап — размещение 3 (трех) наилучших Конкурсных предложений в рамках проекта «Активный гражданин». Определение Победителей.¹

¹ При условии проведения голосования на проекте «Активный гражданин»



- 22 НОЯБРЯ 2017 ГОДА**
СТАРТ КОНКУРСА
- 13 МАРТА 2018 ГОДА**
ФИНАЛЬНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ЖЮРИ
- 17 АПРЕЛЯ 2018 ГОДА²**
ПОДВЕДЕНИЕ ИТОГОВ

УЧАСТНИКИ

Российские и зарубежные (в составе консорциума) архитектурные компании, способные привлечь в команду дизайнеров, инженеров, планировщиков, специалистов в области экономики и финансового моделирования.

ТРЕБОВАНИЯ

В качестве участника может выступить российское юридическое лицо или консорциум юридических лиц. В составе консорциумов допускается присутствие зарубежных партнёров.

ФИНАЛИСТЫ

По итогам первого этапа будет отобрано 10 финалистов (5 Финалистов по каждой Номинации) для последующей разработке концепции. Каждый финалист получит вознаграждение в размере 400 000 рублей с учетом всех налогов и сборов.

ПОБЕДИТЕЛЬ

По каждой станции метро победителем конкурса будет признан автор лучшей концепции, выбранной в ходе проведения голосования в проекте «Активный гражданин» из 3 наилучших работ (по каждой станции), отобранных в ходе финального заседания жюри.²

² При условии проведения голосования на проекте Активный гражданин

ГРАФИК КОНКУРСА³

**22 ноября
2017 года**

Старт конкурса
Пресс-конференция

**5 декабря
2017 года**

Проектный
семинар
для участников
конкурса

**17 января
2018 года**

Заседание Жюри
Выбор финалистов
конкурсного отбора

**до 10 января
2018 года**

Приём заявок

**25 января
2018 года**

Установочный семинар для финалистов конкурса с участием представителей Заказчика и Оргкомитета

**до 1 марта
2018 года**

Разработка конкурсных предложений финалистами Конкурса

Консультационная поддержка участников конкурса

³ Организатор может вносить изменения в график проведения конкурса. Информация об изменениях публикуется на сайте конкурса.

**17 апреля⁴
2018 года**

Подведение итогов

**1 марта
2018 года**

Сдача конкурсных работ
финалистами

**13 марта
2018 года**

Финальное заседание Жюри
Выбор лучших конкурсных
предложений

⁴ При условии проведения голосования на проекте Активный гражданин — 17 апреля

ЖЮРИ⁵



МАРАТ ХУСНУЛЛИН

Заместитель Мэра Москвы
в Правительстве Москвы
по вопросам градостроительной
политики и строительства



СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ

Главный архитектор города
Москвы



МАРС ГАЗИЗУЛЛИН

Генеральный директор
АО «Мосинжпроект»



ВИКТОР КОЗЛОВСКИЙ

Начальник Московского
метрополитена

8



РУСТАМ ЧЕРКЕСОВ

Директор по проектированию
АО «Мосинжпроект»



НИКОЛАЙ БАБУШКИН

Заместитель Генерального
директора, Главный инженер
АО «Мосинжпроект»



ВЛАДИМИР МАСЛАК

Генеральный директор
ОАО «Ленметрогипротранс»



НИКИТА АСАДОВ

Архитектор Архитектурного
Бюро Асадова, куратор фестиваля
«Зодчество»



ИВАН КОЛМАНОК

Архитектор, со-основатель
Бюро «AI ARCHITECTS»



ДМИТРИЙ БОЙЦОВ

Главный архитектор, начальник
архитектурно-строительного от-
дела ОАО «Ленметрогипротранс»

⁵Окончательный состав жюри формируется в настоящее время. В случае изменений мы проинформируем вас дополнительно.

ЭКСПЕРТЫ⁶



ОСКАР ТУСКЕТС БЛАНКА

Архитектор, художник,
дизайнер



ИГОРЬ ВОСКРЕСЕНСКИЙ

Вице-президент Союза архитекторов РФ,
Заслуженный архитектор РФ, академик
РАХ, Председатель комиссии по монументальному искусству Мосгордумы.



АЛЕКСАНДР ЗМЕУЛ

Главный редактор интернет-изданий archspeech и archigramma, Директор агентства The Changes



МИХАИЛ УТКИН

Профессор, директор Высшей школы
средового дизайна, МАРХИ

ИНИЦИАТОР



АО «Мосинжпроект» — лидер на строительном рынке Москвы и крупнейший инжиниринговый холдинг России. Компания входит в сотню крупнейших компаний России (рейтинговое агентство «Эксперт») и ей присвоен рейтинг качества управления на уровне A+.gq — «Очень высокий уровень качества управления».

Группа компаний выступает оператором Программы развития Московского метрополитена, участником программы развития транспортно-пересадочных узлов столицы, генеральным подрядчиком реконструкции стадиона «Лужники» и управляющей компанией по строительству парка «Зарядье», генеральным проектировщиком реконструкции вылетных магистралей и развязок, управляет девелоперскими проектами.

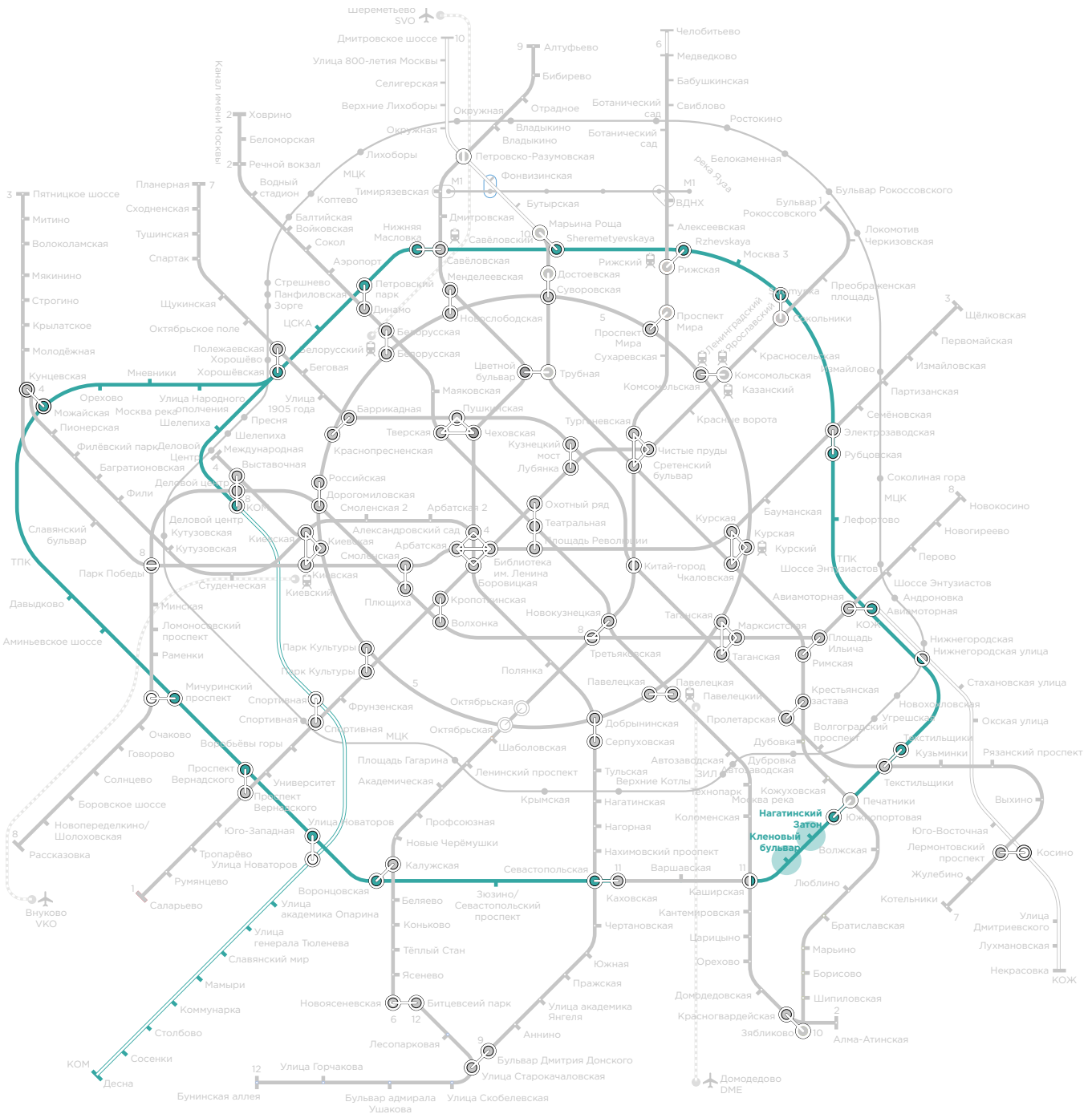
10 ОРГАНИЗАТОР



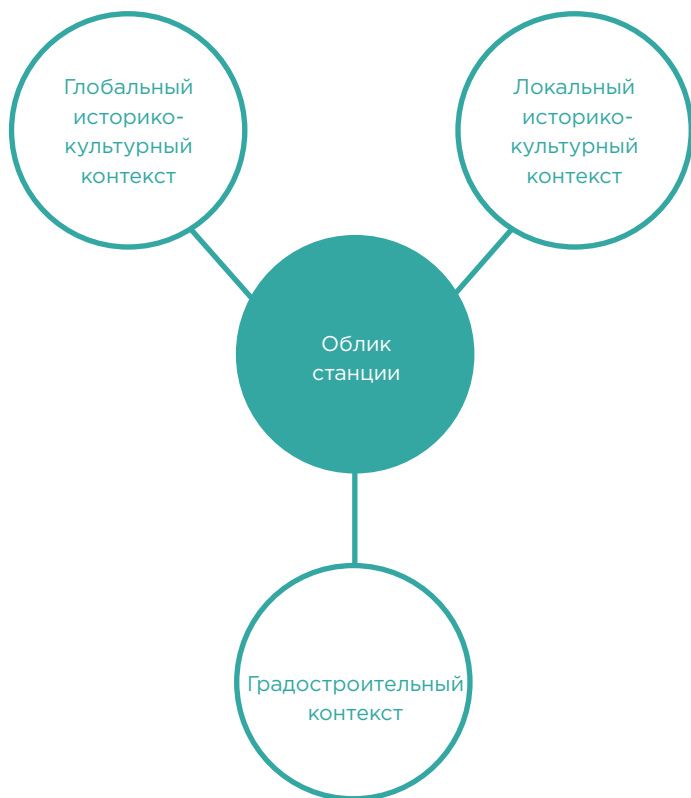
Агентство стратегического развития «ЦЕНТР» — проектно-аналитическая организация в сфере комплексного развития территорий и качества городской среды. Миссия компании — развивать территории эффективными и современными инструментами, раскрывая потенциал каждого места через создание новых культурных, общественных, экономических центров.

Одно из ключевых направлений деятельности — организация и проведение профессиональных конкурсов, направленных на поиск новых решений в области градостроительства, дизайна и архитектуры.

КОНТЕКСТ



**ПЕРСПЕКТИВНАЯ СХЕМА МОСКОВСКОГО
МЕТРОПОЛИТЕНА 2020**



СЛОЖИВШИЕСЯ ПРИНЦИПЫ ФОРМИРОВАНИЯ ОБЛИКА СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО

Традиционно метрополитен воспринимается как проекция наземной городской среды — вместе они составляют единый образ города. В интерьерах станций Московского метро запечатлены общие исторические и культурные аспекты развития столицы разного времени.

На архитектурный облик станций московского метро традиционно влияют несколько факторов:

- **Глобальный историко-культурный контекст** традиционно несет основную идеологию времени и включает в себя исторические, культурные, экономические и политические аспекты в масштабах страны.
- **Локальный историко-культурный контекст** придает станции должную идентичность месту её расположения и включает в себя исторические, социально-культурные аспекты на уровне района.
- **Градостроительный контекст** включает в себя назначение района строительства, планы развития города и района, параметры окружающей застройки, сложившиеся ограничения на месте строительства, демографию, транспортную обстановку и пр.

ВИДЕНИЕ

Московский метрополитен — основа транспортной сети столицы и самый популярный вид общественного транспорта в Москве. За год в московском метро совершается более 2.5 миллиарда поездок, а по интенсивности использования метро занимает одно из первых мест в мире.

Для того чтобы обеспечить растущую потребность Москвы в общественном транспорте, снизить пассажирскую нагрузку, а также обеспечить транспортную связанность периферийных районов Москвы, в последние годы сеть московского метро развивается с беспрецедентными темпами.

В сентябре 2016 года в Москве для пассажиров открылась Московская кольцевая железная дорога (Московское центральное кольцо). Это совместный проект РЖД и Московского метрополитена, который представляет из себя внутригородскую электричку, частично интегрированную с Московским метрополитеном (действует единая система оплаты проезда, организованы переходы на станции метро). По итогам первого месяца работы на Московском центральном кольце проехало 6 миллионов пассажиров, к 2025 году планируется увеличение пассажиропотока на МЦК до 300 миллионов пассажиров в год.

Общая длина Третьего пересадочного контура (ТПК) Московского метрополитена составит 67 км, на нем разместится 31 станция, это будет второе большое кольцо метро, которое свяжет удаленные районы Москвы. У ТПК будет 21 пересечение с действующими линиями столичной подземки и Московским центральным кольцом (МЦК).

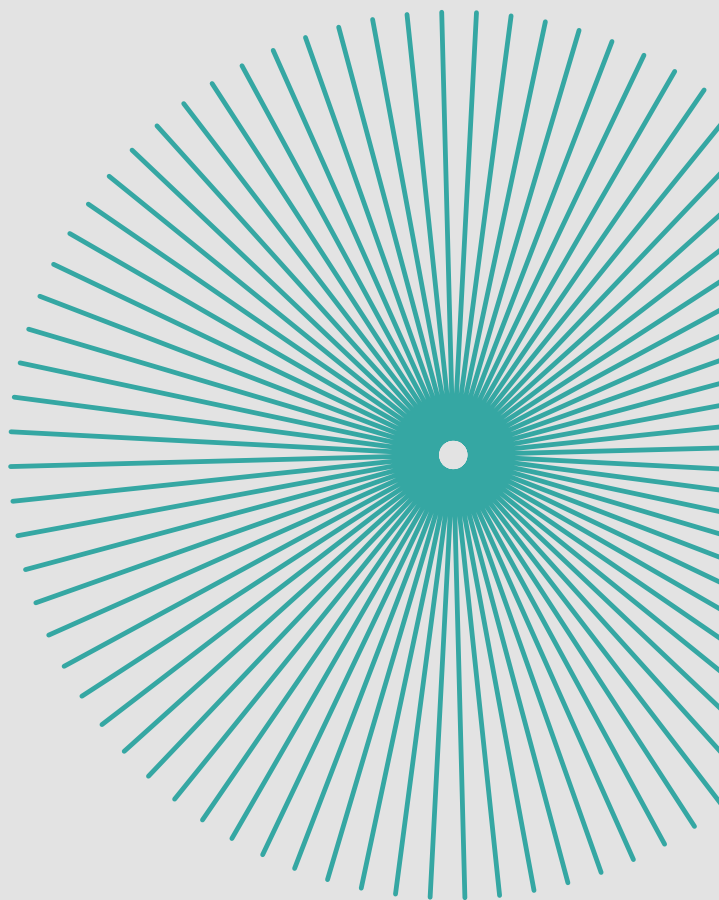
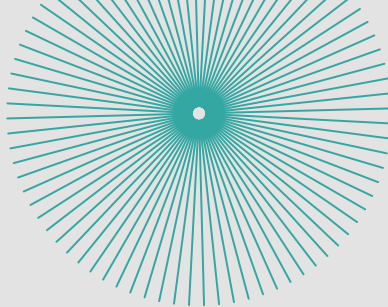
ГЛОБАЛЬНЫЙ ИСТОРИКО-КУЛЬТУРНЫЙ КОНТЕКСТ И ЕГО ВЛИЯНИЕ НА ОБЛИК СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО

Историческими предпосылками начала строительства московского метро стала изношенная, перегруженная, и фактически пришедшая в негодность после революции система общественного транспорта Москвы. Трамваи, основной вид московского общественного транспорта тех лет, были постоянно переполнены, часто ломались, что приводило Москву к регулярным транспортным коллапсам.

Вот как эту ситуацию изображают И.Ильф и Е. Петров: «Трамвайные вагоны подвергаются исступленным атакам. Войнственное настроение овладевает людьми, стоящими в трамвайной очереди. И если вагоны не разлетаются в щепы, то это явление граничит с чудом. Московский трамвай никак не может удовлетворить всех желающих, а все-таки перевозит. Перегруженные до того, что у них лопаются стекла, вагоны с тяжелым ревом высаживают служащих у огромных зданий..., учреждений, направляющих жизнь страны.»

В 1931 году стало понятно, что трамвай и автобус не решают проблемы транспортного обслуживания столицы, для исправления ситуации на июньском пленуме ЦК ВКП(б) было принято окончательное решение о строительстве метрополитена.

Как видно из истории строительства метрополитена глобальный контекст подавляет локальный — это хорошо прослеживается в облике станций, построенных в период с 1955 по 1970 годы во время так называемой идеологии борьбы с архитектурными излишествами. Унифицированные станции Московского метро, построенные в этот период, потеряли весь декор, привязку к месту и были похожи одна на другую как две капли воды. В настоящее время проблема однообразности и идентичности станций месту строительства до сих пор актуальна и в Москве и во всём мире. Тем не менее она решается и у нас и за рубежом — существуют удачные примеры удачного преобразования сугубо функциональных подземных пространств, а также строительства новых станций.



ПРИМЕРЫ СТАНЦИЙ ЗАРУБЕЖНОГО МЕТРО

С развитием подземного транспорта и увеличением времени, проводимого пассажирами в метро, требования к внутреннему оформлению пространств метрополитена возрастают: визуально разнообразная и привлекательная среда становится неотъемлемым качеством реконструируемых и вновь строящихся станций метрополитена в европейских странах. Продуманные пространства и высокотехнологичные современные решения призваны обеспечить комфортное пребывание пассажиров в условиях большого количества людей, сконцентрированных одновременно в одном пространстве.



Georg-Brauchle-Ring. Мюнхен

Архитекторы/ Burkhard Schafer

Открыта/ 18 октября 2003

Тип платформы/ островная

Станция Georg-Brauchle-Ring открылась в 2003 году. Ее, как и многие другие станции мюнхенского метро отличает необычный дизайн, но она, пожалуй, одна из самых красочных. В отделке стен использованы разноцветные панели, которые чередуются с фотографиями архитектурных сооружений.

Буркхард Шаффер создал станцию Georg-Brauchle-Ring, построенную на подступах к Олимпийскому центру. Сделать так, чтобы техническая простота конструкции станции и минимализм в её оформлении не превратились в безвкусицу – в этом талант архитектора. Станция оформлена цветными панелями по проекту немецкого художника-инсталлятора Франца Аккермана (Franz Ackermann). Их количество доходит до 400 штук, а общий вес — до 30 тонн.



16 Arts et Métiers. Париж

Архитекторы/ François Schuiten
Открыта/ 19 октября 1904 года
Тип платформы/ боковая

До середины 1990-х это была обычная старая парижская станция, открытая еще в 1904 году рядом с Национальной консерваторией искусств и ремесел и потому получившая название «Искусства и ремесла». Но в 1994 году к 200-летию учреждения ее было решено реконструировать, превратив в не слишком типичный для метро Парижа объект искусства. Бельгийский художник Франсуа Шуйтен разработал концептуальный проект в стиле стимпанк, который должен был напомнить французам и гостям города произведения Жюль Верна. Станцию обшили медными листами, за импровизированными иллюминаторами разместили фрагменты экспозиции Национальной консерватории, расположенной над «Искусствами и ремеслами». На потолке устроили стилизованные колеса и шестеренки, а все это вместе стало напоминать аттракцион, настоящее чрево «Наутилуса» из романа «Двадцать тысяч лье под водой».

Wilhelminaplein. Роттердам

Архитекторы/ Zwarts & Jansma
Открыта/ 1997
Тип платформы/ боковая

Еще один образец модного современного подхода к архитектуре метро. Станция была открыта в 1997 году, и ее авторы из студии Zwarts & Jansma Architects, очевидно, вдохновлялись творчеством британской суперзвезды Захи Хадид. Изогнутые «текущие» формы, светлая колористика, перфорация потолка и стен крупными круглыми отверстиями — оказывается, образ фантастического корабля, бороздящего просторы Вселенной, можно создать и такими, относительно скромными средствами.

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА РАЙОНА

Район Нагатинский затон имеет древнюю историю, в прошлом на месте современных кварталов располагались старинные подмосковные села Коломенское, Нагатино, Новинки, Садовники. Высокий холмистый берег Москвы-реки, прилегающий к Коломенскому, был заселен очень давно. Благоприятные природные условия создавали очень хорошие условия для жизни, и именно здесь на заре нашей Эры возникло поселение, известное как Дьяково городище.

Точные даты основания сел Коломенское и Нагатино, располагавшихся в современных границах района, неизвестны. Первые упоминания о них встречаются в духовных грамотах Ивана Калиты, относящихся к 1330-м годам.

Общепринятая трактовка происхождения названия села Коломенское гласит, что его основали выходцы из Коломны, бежавшие от войск Батыя, которые в память отразили в на-

звании память о своей родине. Существует также мнение, что название произошло от слова «коломиши», которым в прошлом называли холмы и курганы, во множестве имелись в этой местности.

Коломенское очень быстро развивалось, и, спустя некоторое время, стало великокняжеской вотчиной. Иван Грозный любил проводить здесь время летом, а царь Алексей Михайлович Романов в 1667–1670 годах выстроил здесь прекрасный деревянный дворец, который стал настоящим чудом русского зодчества. Это была летняя царская резиденция, где монаршие особы отдыхали, наблюдая за учениями стрелецких войск и соколиной охотой.

Происхождение названия Нагатино на сегодняшний день имеет две трактовки. Одна объясняет его как место «на гати» — топком месте. Местность, в которой располагалось село, действительно была низменной и часто затапливалась в половодье. По второй версии название возникло от денежной единицы X–XV веков «ногаты». Ученые ни одну из этих версий не признают правильной, но и сами не могут сказать, что послужило поводом для возникновения такого названия села.



1800



1818



1838



1969



1971



1973



1980

Как уже говорилось, село стояло на топком месте, поблизости находилось множество озер и заливных лугов. Озера использовались для постройки и ремонта судов. В 1410 году впервые упоминается Нагатинская заводь (затон), которая существует и сейчас.

В 1936 году в Нагатинском затоне был пущен в эксплуатацию Московский судостроительный и судоремонтный завод. Вблизи завода возник рабочий поселок, в котором жили работники завода и их семьи. Первое судно сошло со стапелей завода в 1938 году. Наибольшим успехом пользовались теплоходы «Москвич», известные также как речные трамвайчики. Завод занимался также изготовлением речных буксиров-толкачей, озерных пассажирских и их разновидностей для служебных и научно-исследовательских целей.

Через несколько десятилетий рядом с заводом открылись и профильные учебные заведения, которые в дальнейшем были объединены в одно – Московская Государственная академия водного транспорта.

В 1960 году Коломенское, Нагатино и Новинки вошли в черту Москвы, и здесь развернулось

массовое жилое строительство. Вместо старых деревянных домов были построены многоэтажные жилые кварталы.

После реконструкции Нагатинской поймы в 1960-х годах, когда у реки появилось новое русло, на правом берегу Москвы-реки построили Нагатинскую набережную. Она была сооружена из сборного железобетона и облицована гранитом. Дома со стороны Москвы-реки стилизованы под паруса, что придает району индивидуальный и запоминающийся облик.

От древних сел, некогда располагавшихся на территории нынешнего района Нагатинский затон, остались названия улиц, моста, набережной, станции метро. А вот главная улица села Коломенское — Большая — не сохранила свое название до наших дней. Названия многих улиц района связаны с судостроением и ландшафтными особенностями местности. В их числе: Судостроительная улица, улица Речников, Якорная и Затонная улицы. Кленовый бульвар назван так потому, что вдоль него высажены различные виды кленов.



1900



1903



1935



1967



1988



1995



2016



2017

СТАНЦИИ «НАГАТИНСКИЙ ЗАТОН» «КЛЕНОВЫЙ БУЛЬВАР»

Открытие станций запланировано на 2020 год

О станциях

Станции расположены на территории ЮАО, в районе «Нагатинский затон».

Станция «Нагатинский затон» — расположена в начале Коломенской улицы.

Станция «Кленовый бульвар» — расположена на пересечении Коломенской улицы с Кленовым бульваром.

Станции не пересадочные, однотипные, мелко-го заложения.

У каждой станции по одному подземному вестибюлю, расположенному в торце станции. Вход в вестибюль осуществляется по лестничным сходам через подуличные переходы.

Для маломобильных групп населения предусмотрены лифты, ведущие с наземного уровня в подуличный переход и с уровня вестибюля на платформу.

Станции спроектированы с боковыми (береговыми) пассажирскими платформами. Платформы связаны переходными мостами, с уровня которых осуществляется выход к группе эскалаторов, ведущих в вестибюль и эвакуационный выход.

На поверхности земли размещаются только лестничные и лифтовый павильоны, эвакуационный выход и вентиляционные киоски.

Организация движения пассажиров на станции: лестничные спуски в подземные переходы → подземные пешеходные переходы → подземный вестибюль с кассовым залом → единый эскалаторный спуск на переходной мост → мост с лестничными спусками на платформы → пассажирские платформы.

ПРИНЦИПЫ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ

Предложения конкурсантов должны учитывать следующие параметры:

- генеральный план территории;
- эксплуатационные требования станций;
- пространственные требования;
- требования к образу станций;
- требования к элементам и материалам;
- требования к конструкциям станции;
- функциональные требования;
- требования к освещению;
- требования к навигации;
- требования к мебели;
- требования к безопасности;
- требования к доступности МГН.

20



Международный конкурс

на разработку архитектурно-художественной
концепции станций Московского метрополитена:
«Кленовый бульвар», «Нагатинский затон»

Организатор

Агентство стратегического развития «ЦЕНТР»
121069, Москва
ул. Большая Молчановка,
дом 21, этаж 6, офис 13

www.centeragency.org
Info@centeragency.org
+7 (495) 697-72-24
+7 (495) 695-33-58