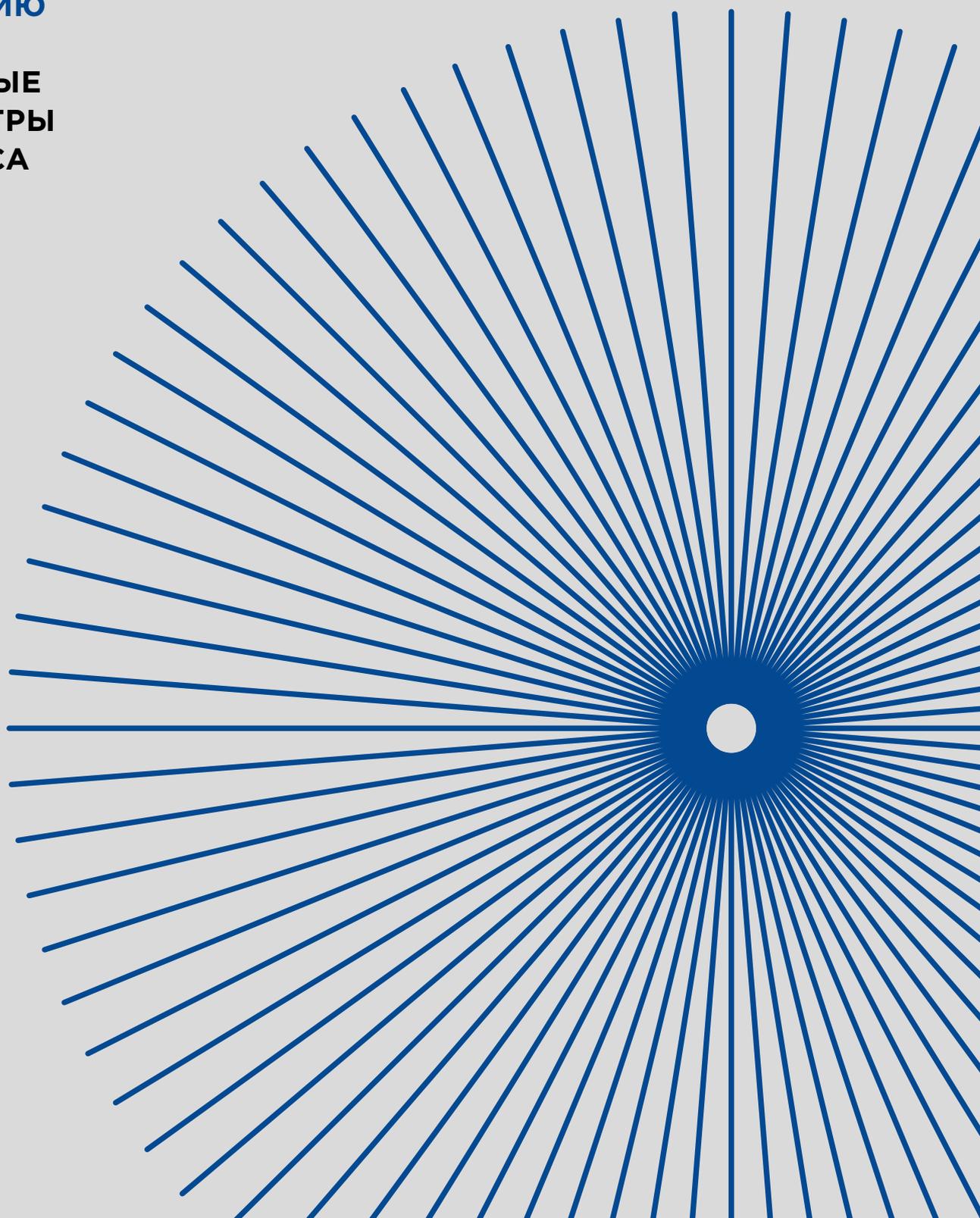




ПРИГЛАШЕНИЕ К УЧАСТИЮ

ОСНОВНЫЕ ПАРАМЕТРЫ КОНКУРСА



СОДЕРЖАНИЕ

Заказчик

АО «Мосинжпроект»

Исполнитель

ООО «Агентство стратегического развития «ЦЕНТР»»

Сайт конкурса

www.design-metro.ru

Конкурс	4 стр
График конкурса	6 стр
Состав жюри	8 стр
Организатор	10 стр
Контекст	12 стр
Принципы разработки концепции	36 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

«Каждая станция метро должна быть уникальной — это наша принципиальная позиция. Поэтому мы приняли решение в конструктиве возводить станции по типовым проектам, что сокращает стоимость строительства, но оформление каждой станции, её облик должен быть индивидуальным. Станция должна иметь свое лицо, свою изюминку, быть узнаваемой. Это — и дань традициям московского метрополитена, который изначально создавался не только как исключительно утилитарный объект транспортной инфраструктуры, но и как уникальное архитектурное сооружение, отражающее историю развития города и страны. Не случайно практика проведения масштабных конкурсов на лучший проект станций метро существовала ещё в советские годы. К конкурсам привлекались ведущие зодчие страны, а реализованные проекты «дворцов для народа» («Охотный ряд» и «Динамо» Дмитрия Чечулина, «Кропоткинская» и «Маяковская» Алексея Душкина, «Комсомольская» Алексея Щусева, «Чистые пруды» Николая Колли, «Лубянка» Николая Ладовского и многие другие станции) навсегда вписаны золотыми буквами в историю московского метрополитена как архитектурные шедевры. Кстати, первый конкурс на лучший архитектурный

проект станций московского метро стартовал ещё в 1934 году — за год до открытия московской подземки. Такая практика сохранялась до конца 50-х годов прошлого века, но уже в 60-70-е годы, она сошла на нет, и столичное метро, перейдя на типовое оформление станций, стало «прирастать» безликими серыми «братьями-близнецами». И вот, спустя десятилетия, в 2014 году, по инициативе мэра Москвы С. С. Собянина замечательную традицию проведения конкурсов на лучший дизайн-проект станций метро возродили. Всплеск интереса к первому из них — по станциям «Солнцево» и «Новопеределкино» — оказался столь высоким, что статус конкурса мы повысили до международного. Успешно прошли и конкурсы по первым двум станциям Третьего пересадочного контура — «Терехово» и «Нижние Мневники». Так что опыт у нас уже есть, и он признан успешным. Нет никаких сомнений в том, что предстоящие конкурсы на лучший дизайн-проект станций «Шереметьевская», «Ржевская» и «Стромынка» привлекут ещё больше новых интересных идей в оформлении «подземки», а своё воплощение получат самые лучшие, самые качественные проекты. У нас одно из самых красивых в мире метро, и «кронять» эту марку мы просто не имеем права»

КОНКУРС

ПРЕДМЕТ

Архитектурно-художественные концепции станций Московского метрополитена: «Шереметьевская», «Ржевская», «Стромынка»

Концепции должны соответствовать следующим критериям:

- художественные решения станций должны быть вписаны в контекст районов;
- приветствуется использование современных технологий, долговечных и экологичных материалов;
- 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;
- на станциях должна быть предусмотрена удобная навигация

ЦЕЛЬ

Основной целью данного конкурса является поиск оптимального дизайнерского и архитектурно-художественного решения интерьеров пассажирских зон и входных павильонов станций «Шереметьевская», «Ржевская» и «Стромынка».

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

ОРГАНИЗАТОР

Агентство стратегического развития «ЦЕНТР»

ФОРМАТ

Первый этап — отборочный, в котором участникам нужно будет предоставить заявку, портфолио и эссе с описанием ключевых идей будущих конкурсных концепций.

Второй этап — на основе конкурсных эссе по каждой из трех станций метро будет выбрано по пять финалистов станцию, которые разработают конкурсные концепции.

СРОКИ ПРОВЕДЕНИЯ

04 АПРЕЛЯ 2017 ГОДА

10 НОЯБРЯ 2016 ГОДА

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 15 финалистов (по 5 на каждую станцию) для последующей разработки концепции. Каждый финалист получит вознаграждение в размере 400 000 рублей с учётом всех налогов и сборов.

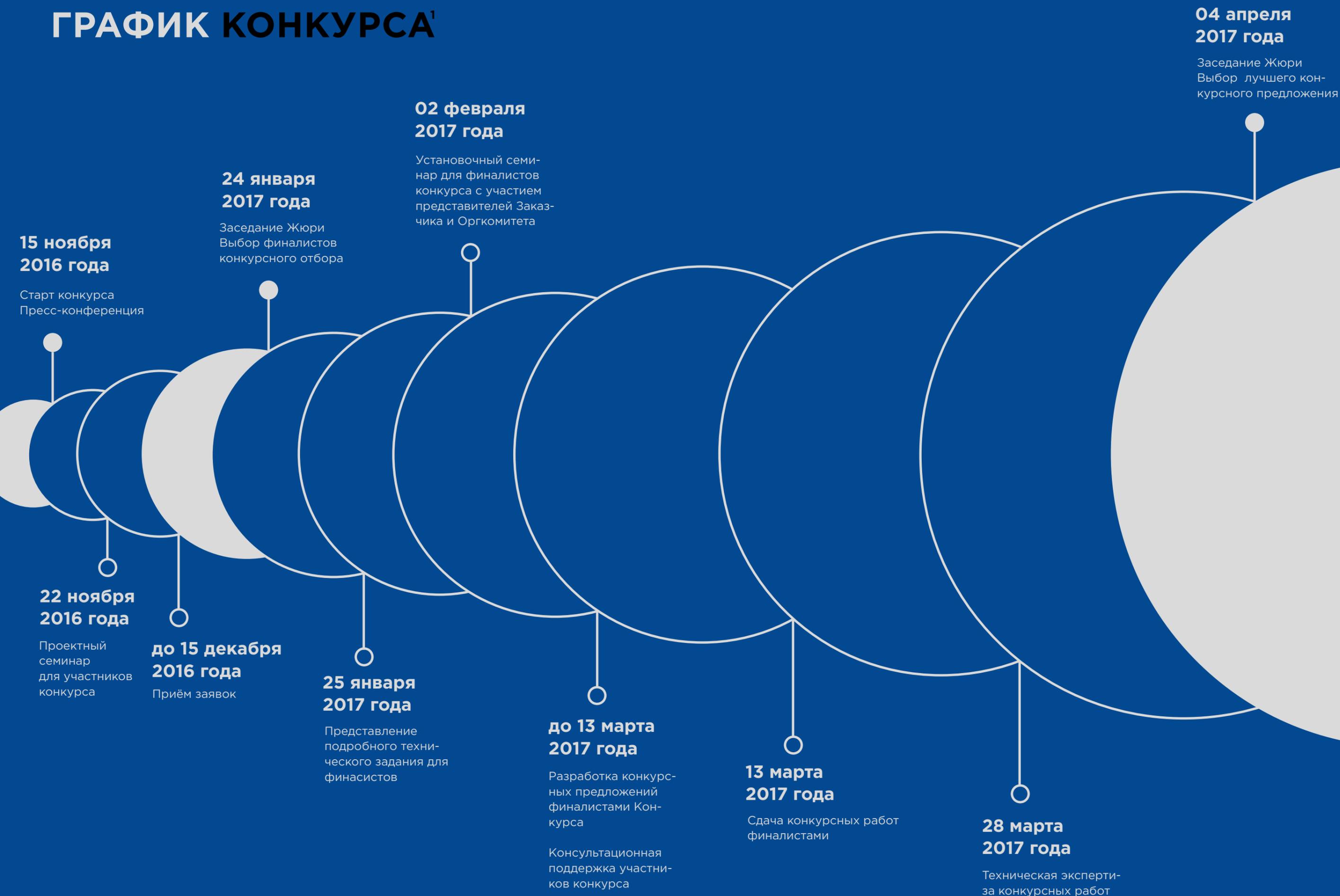
ПОБЕДИТЕЛЬ

По каждой станции метро победителем конкурса будет признан автор лучшей концепции, выбранной в ходе заседания жюри из предложений 15 финалистов.

С каждым победителем будет заключён договор на разработку проекта.

**ОТКРЫТЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ДВУХЭТАПНЫЙ**

ГРАФИК КОНКУРСА¹

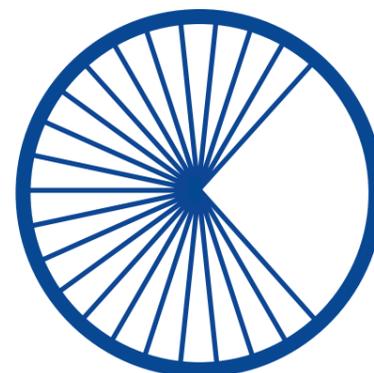


¹Организатор может вносить изменения в график проведения конкурса. Информация об изменениях публикуется на сайте конкурса.

ЖЮРИ²



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»



АНДРЕЙ БОЧКАРЁВ
Руководитель Департамента
строительства города Москвы



ЮРИЙ АВВАКУМОВ
Архитектор, художник,
куратор



ОЛЬГА АЛЕКСАКОВА
Основатель архитектурной
мастерской buromoscow



ЭДУАРДО ГУТЬЕРРЕС
Основатель студии ON-A
Arquitectura, архитектор стан-
ции метрополитена Drassanes
в городе Барселона



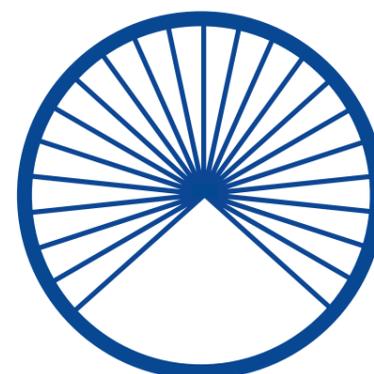
АННА МЕРКУЛОВА
Первый заместитель генерального
директора по проектированию
АО «Мосинжпроект»



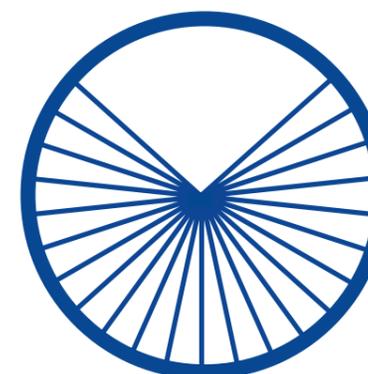
ДМИТРИЙ ПЕГОВ
Начальник Московского
метрополитена



АЛЕКСАНДР ВИГДОРОВ
Архитектор ОАО «Моспромпроект»



АЛЕКСАНДР ЗМЕУЛ
Главный редактор интер-
нет-изданий archspeech и
archigramma, Директор агент-
ства The Changes



²Окончательный состав жюри формируется в настоящее время. В случае изменений мы проинформируем вас дополнительно.

ОРГАНИЗАТОР



Агентство стратегического развития «ЦЕНТР» — команда профессионалов в области комплексного развития территорий. Миссия Агентства заключается в формировании новой модели территориального развития в России. Её суть — в раскрытии потенциала каждого места через создание там новых культурных, общественных, экономических центров.

Одно из ключевых направлений деятельности команды — организация и проведение профессиональных конкурсов, направленных на поиск инновационных решений в градостроительстве, архитектуре, дизайне. В портфолио команды — организация конкурсов на развитие крупных городских территорий, парков, реновация объектов инфраструктуры, брендинг территорий.

Конкурсные объекты в Москве:

- парк «Сокольники»;
- ландшафтный парк «Митино»;
- завод «Кристалл»;
- советские кинотеатры «Варшава» и «Восход».

в Казани:

- новый жилой район в пригороде города;
- набережные и береговая полоса озёр Кабан;
- Казань Экспо;
- Зооботанический сад.

в Калужской области:

- арт-парк «Никола-Ленивец».

В команде Агентства работают специалисты из различных областей, что позволяет делать комплексные проекты. Среди них: проект развития Олимпийской набережной в Сочи, загородных кластеров, городских парков, регенерация промышленных территорий и объектов коммерческой недвижимости, организация крупных экспертных форумов и др.



СЕРГЕЙ ГЕОРГИЕВСКИЙ
Руководитель Организационного комитета, общая координация и управление



КЕТЕВАН ХЕЛАЯ
Заместитель руководителя Организационного комитета, взаимодействие с государственными органами



НАТАЛЬЯ КУЗЬМИНА
Руководитель проекта



НАТАН КАЛЬТ
Менеджер проекта



РАДА КОНСТАНТИНОВА
Менеджер по коммуникациям

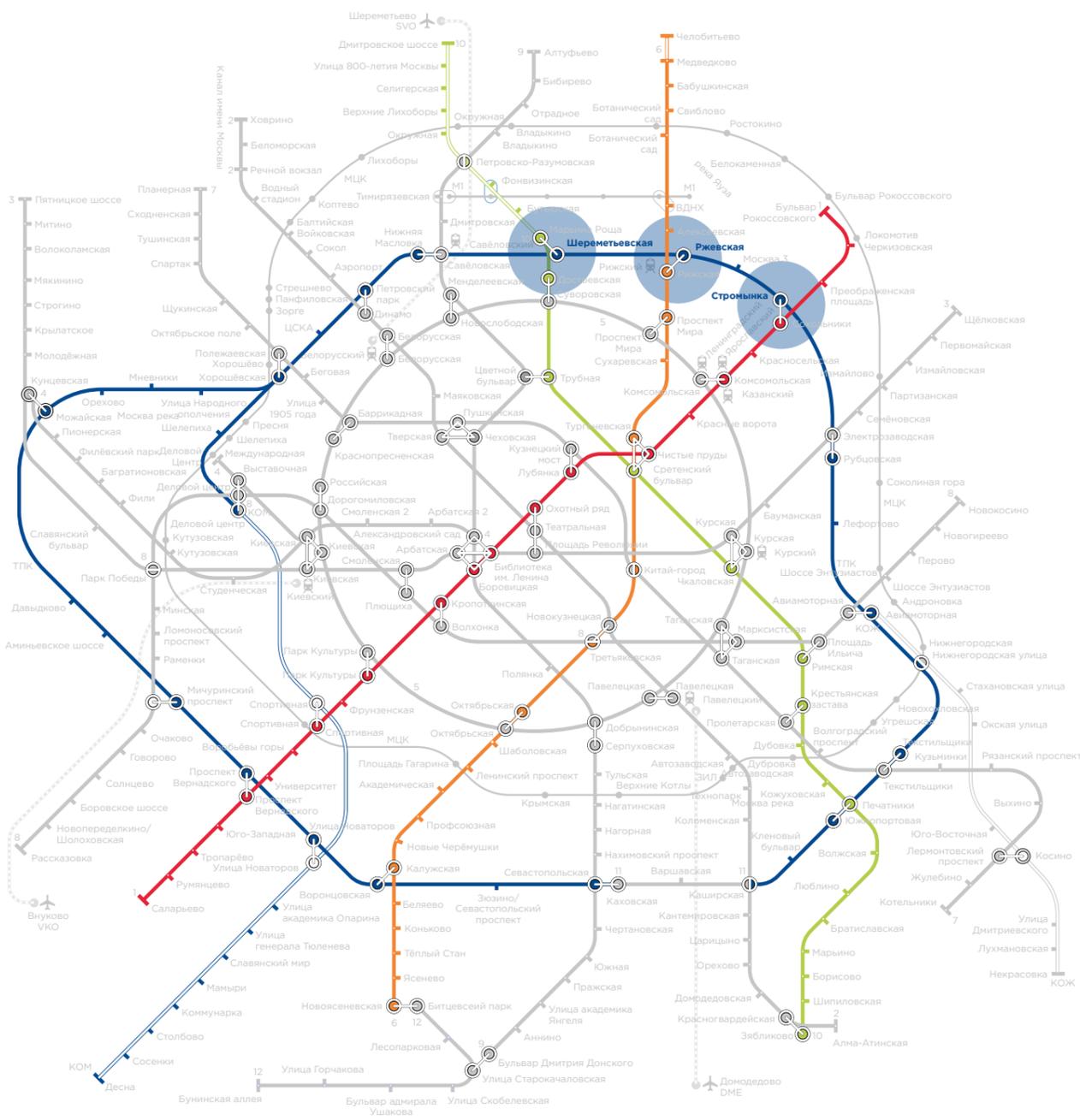


ЮЛИЯ САМСОНОВА
Графический дизайнер



ВЯЧЕСЛАВ ЗАВГОРОДНИЙ
Юридическая поддержка

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. С 2016 до 2020 года планируется открытие 55 новых станций, продолжительность линий метро увеличится на 162 километра, а 9 из 10 москвичей будут жить в пешеходной доступности от станций метро.

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.

К 2020 году планируется завершить строительство второй кольцевой ветки Московского метрополитена — Третьего пересадочного контура. В рамках проекта будет построено 28 станций, а протяженность ветки составит более 60 километров. Предполагается, что после завершения строительства вторая кольцевая линия разгрузит систему метрополитена на 25% и вдвое сократит длительность поездок.

Довоенное время
Метро как храм коммунизма.

Военное время
Станции как памятники приближающейся победы.

Послевоенное время
Максимальная торжественность и декоративность. Главная тема — победа в Великой отечественной войне.

Устранение излишеств, упрощение проектов уже строящихся станций ВДНХ, Спортивная. В 1961 году появляются первые типовые станции «сороконожки» — колонные станции мелкого заложения, путевые стены отде-

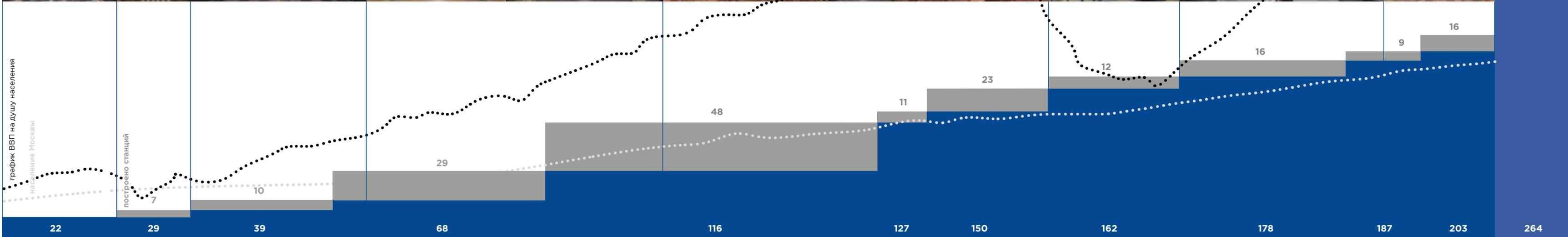
лываются керамической плиткой, колонны одеваются в мрамор, потолок остается ребристый за счет конфигурации строительных конструкций.

Объявлен «третий путь», представляющий из себя сочетание выразительности сталинского метро и типовых решений времени Хрущева.

Постсоветский период, характеризующийся большой архитектурной свободой и ограничениями финансирования.

Поиски новых форм оформления станций, эксперименты с материалами и типологией.

Развивается идеология комфортного города с развитыми общественными пространствами.



16 (left margin) | **18** (right margin)

график ВВП на душу населения населения Москвы

построено станций

1935 1940 1950 1960 1970 1980 1990 2000 2010 2016 2020

И. В. Сталин Н. С. Хрущёв Л. И. Брежнев Ю. В. Андропов К. У. Черненко М. С. Горбачёв Б. Н. Ельцин В. В. Путин Д. А. Медведев В. В. Путин

А. И. Ефремов В. П. Пронин Г. М. Попов М. А. Яснов Н. И. Бобровников Н. А. Дыгай В. Ф. Промыслов В. Т. Сайкин Г. Х. Попов Ю. М. Лужков С. С. Собянин

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. Воинственное 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 решат 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.

МОСКОВСКИЙ И МИРОВОЙ ОПЫТ ОФОРМЛЕНИЯ СТАНЦИЙ

ПРИМЕРЫ СТАНЦИЙ МОСКОВСКОГО МЕТРО

Станция метро Жулебино

Архитекторы/ Л. Л. Борзенков, Т. А. Нагиева, С. Ф. Костиков, Н. Н. Солдатова
Открыта/ 9 ноября 2013
Тип/ колонная двухпролетная, мелкого заложения
Глубина заложения/ 10 м
Тип платформы/ островная
Длина платформы/ 163 м
Ширина платформы/ 12 м

Интерьеры отделаны металлическими панелями разных фактур, часть из которых окрашена в яркие цвета. Зеркальные вставки в колоннах визуально расширяют пространство и делают его интереснее. В цветовом оформлении использована часть спектра, которая встречается во флоре, начиная от зеленого и заканчивая красным, спектр растянут от одного входного павильона станции до другого, таким образом сформирована легко понятная визуальная навигационная система для пассажиров, поскольку образовался «выход в красную сторону» и «выход в зеленую сторону». В то же время оранжево-красная сторона станции смотрит в сторону центра Москвы, а зеленая направлена в область. Таким образом активные напряженные цвета указывают на оживленный город, а зеленые в сторону области и природы — это также создает возможность ассоциативной навигации.

Для доступа МГН на станции предусмотрены лифты.



Станция Сретенский Бульвар

Архитекторы/ Н. И. Шумаков, Г. С. Мун, Н. В. Шурыгина
Дата открытия/ 29 декабря 2007 года
Тип/ пилонная трехсводчатая глубокого заложения
Глубина заложения/ 60 м
Тип платформы/ островная
Длина платформы/ 162 м
Ширина платформы/ 19,1 м

Несмотря на невзрачный на первый взгляд вид это одна из самых недооцененных станций Московского метро. На всём протяжении станции средний и боковые залы разделены пилонами с нишами в которые установлены 24 панно художника Ивана Лубенникова. Это стальные силуэтные элементы с травлеными изображениями горожан, деревьев, видов Бульварного кольца, а также его атрибутов: вазонов, памятников Пушкину, Гоголю и так далее. Благодаря специальной технике изготовления аппликации выглядят не как черно-белая графика, а имеют довольно сдержанные земляные цвета. Каждая картина — самостоятельное произведение, несущее определенную информацию.

В мае 2011 станция обрела свой собственный вестибюль, до этого выход в город осуществлялся через соседние станции. По сравнению с перронной частью вестибюль станции имеет яркое решение за счет цветного потолка. Ощущение продолжения бульвара под землю создается абстрактной подвесной конструкцией напоминающей кроны деревьев, которая состоит из плотной светящейся сетки, заполненной цветными металлическими деталями вперемешку со светящимися полосами осветительных приборов. Яркие цвета — красный, зеленый, желтый — имитируют краски осенней листвы.



Станция Битцевский Парк

Архитекторы/ Н. И. Шумаков, А. В. Некрасов, Г. С. Мун
Дата открытия/ 8 декабря 2014 года
Тип/ односводчатая мелкого заложения
Глубина заложения/ 12 м
Тип платформы/ островная
Длина платформы/ 162 м
Ширина платформы/ 12 м

Оформление станции посвящено одноименному парку. Станция решена в современном архитектурном стиле.

Стены вестибюля станции облицованы объемной керамикой, причем входная зона акцентирована витражами планарного остекления. Колонны интерьера вестибюля облицованы плитами из полированного индийского мрамора, цвет которого призван напоминать осеннюю позолоту окружающего леса. Перед входом в наземный вестибюль установлена монументально-декоративная композиция «Ноев Ковчег» московского скульптора Леонида Берлина, которая ранее располагалась над вентиляционным киоском вестибюля станции «Новоясеневская».

На путевой стене перронного зала размещено художественное панно В. А. Бубнова, состоящее из 359 кусков закаленного стекла. На панно как отсылка к располагающемуся рядом парку «Битцевский Лес» и конно-спортивному комплексу «Битца» изображены гуляющие люди, всадники и собаки.

Для доступа МГН на станции предусмотрены лифты.

ПРИМЕРЫ СТАНЦИЙ ЗАРУБЕЖНОГО МЕТРО

Преобразование станций Европейского метро в основном происходит за счет обновления оформления уже существующих станций. Обычно при обновлении повышается их ассоциированность месту расположения, а также иногда добавляются новые нехарактерные для метро функции, такие как арт-площадки, виртуальные магазины, шоурумы различных производителей.



Выставка мебели IKEA в Парижском метро

В течении двух недель четыре станции Парижского метро были полностью меблированы диванами, осветительными приборами мебельного гиганта IKEA с целью демонстрации прочности и качества продукции.



Виртуальный магазин в метро Сеула

В Сеульском метро в ходе рекламной кампании для местного супермаркета открылся подземный продуктовый магазин — на стены станций были наклеены баннеры с изображением витрин, а посетители метро, сканируя qr коды с помощью смартфонов, могли собрать корзину продуктов которая доставлялась им на дом в тот же день.

University of Naples. Неаполь

Архитекторы/ Karim Rashid
Открыта/ 26 марта 2011
Тип платформы/ островная

University of Naples — одна из центральных станций метро Неаполя с интенсивным движением. Креативная концепция проекта реконструкции базируется на использовании новейших знаний, инноваций и цифровых технологий. Станция метро рассматривается как временное, переходное пространство из одного места в другое. Яркие и нестандартные решения интерьеров станции позволяют пассажирам отвлечься от городского ритма и погрузиться в мир современного дизайна, подчеркивающего многокультурность места.

Выразительная палитра цветов, узоры и изображения, концептуальные арт-объекты, системы освещения и подсветок, современная живопись, цифровое искусство и графика, используемые в интерьерах подземной станции позволяют посетителям развивать воображение и придумывать собственные творческие интерпретации.

HafenCity Universität. Гамбург

Архитекторы/ Raupach Architekten, Stauss Grillmeier, D-Lightvision
Открыта/ 29 ноября 2012
Тип платформы/ островная

Станция выполнена в минималистичном стиле, потолки и стены перронного зала выполнены из крупных металлических панелей, отражающих свет. По центру зала под потолком подвешены массивные светящиеся кубы, которые меняют цвета, подчиняясь различным алгоритмам в зависимости от прихода поездов или времени дня. Такое решение станции, это стремление установить ассоциативную связь с деятельностью порта и архитектурного характера портового района, расположенного над станцией. Размеренно проходящие через всю станцию плавные переходы цвета освещения — это ассоциации с проплывающими кораблями. Акустическая система, установленная на станции, дополняет смену освещения записями звуков «портовой жизни».

Drassanes station. Барселона

Архитекторы/ Jordi Fernández, Eduardo Gutiérrez, On-a Arquitectura
Открыта/ 14 декабря 1968
Реконструирована/ 2009
Тип платформы/ береговая

Реновация одноименной станции испанской компанией on-a arquitectura. Идеей, лежащей в основе нового дизайна, являлось использование тех же материалов из которых сделаны поезда, следующие через станцию. Армированные стекловолокном сборные бетонные стены станции с пластиковым финишным покрытием плавно переходят в светлые наливные полы из виброустойчивого бетона. Для усиления контраста потолки станции были выкрашены в черный цвет и визуально рассечены линейными светильниками.

СТАНЦИЯ ШЕРЕМЕТЬЕВСКАЯ



**Открытие станции
запланировано на 2020 год**

О станции

Станция имеет один вестибюль на ул. 5 проезд Марьиной Рощи, связанный эскалаторным тоннелем с платформой. Из восточного торца будет осуществляться пересадка на станцию Марьиная Роща Люблинско-Дмитровской линии.

Тип

Пилонная, трёхсводчатая, глубокого заложения

Количество платформ

1

Тип платформ

Островная

**Станция пересадки
Марьиная Роща**

Архитекторы

А.Л.Куренбаев, А.М.Шутов

Открытие

19.06.2010

Тип

Пилонная, трёхсводчатая, глубокого заложения

Платформенная часть станции представляет из себя трехнефное сооружение со средним залом и двумя боковыми залами с посадочными платформами. В боковых залах вдоль платформенных стен располагаются скамьи для отдыха пассажиров. Облицовка путевых стен выполнена из мрамора и гранита. В облицовке пилонов использован светлый и темный мрамор. Таким образом достигается эффект уменьшения массивности и длины пилона. Темные полосы сливаются с цоколем, а светлые полосы пилона с карнизом. На сводах среднего и боковых залов станции и на наклонных сводах эскалаторных тоннелей установлены водозащитные декоративные зонты из стеклопластика белого цвета, повторяющие очертания сводов. Темно-коричневый гранит прямоугольной формы и полированные плиты бежевого оттенка образуют на поверхности пола геометрический рисунок, подчеркивающий ритм пилонов и проходов. Ступени лестниц выходов на поверхность облицованы термообработанным гранитом. В среднем зале использовано люминесцентное закарнизное освещение. Вестибюль станции связан с платформенной частью четырёхленточным эскалаторным тоннелем с подходными коридорами.

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

Район Марьиная роща принадлежит Северо-Восточному административному округу Москвы. Это самый южный район из всех остальных, которые входят в СВАО. Площадь района — 468 гектаров, население составляет 67 тысяч человек.

Преимущественная застройка района жилая, типовая с вкраплениями промышленных зон, основанных во время индустриализации 30-х годов и проходящих вдоль железных дорог и улицы Суцёвский вал.

Культурное ядро района, включающее в себя театр «Сатирикон», Московский молодежный центр «Планета КВН», театральную школу Константина Райкина, торгово-развлекательный комплекс «Райкин Плаза», расположено возле выхода из станции метро Марьиная Роща.



- 1 офис-парк «Шереметьевский»
- 2 Российский Государственный театр «Сатирикон»
- 3 Театральная школа «Константина Райкина»
- 4 ТРЦ «Райкин Плаза»
- 5 ММЦ «Планета КВН»
- M метро

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА РАЙОНА

Существует несколько версий, объясняющих происхождение названия района Марьино роща. Одна из них повествует о том, что эту территорию назвали в честь боярыни Марьи, жены Федора Голтяя — владельца этих земель. По другой версии — Марьино роща до 18 столетия являлась частью лесного массива, где промышляли разбойники под предводительством атаманши Марьи.

Леса в окрестностях Марьино многократно меняли владельцев. В период правления императрицы Анны Иоанновны ими владел князь Черкасский. Среди хозяев деревни был и граф Шереметьев, построивший в 1799 году Останкинский дворец в стиле раннего классицизма.

Когда в 1742 году возле Марьино построили Камер-Коллежский вал, служивший таможенной границей Москвы, почти все, прилегающие к нему леса, вырубали, но рощи не тронули, и на долгое время они стали популярным местом для проведения народных гуляний. В московском Альманахе за 1829 год писали: «Густота рощи, совершенно одетой зеленью, предлагает приятную прогулку, здесь несколько вёрст в окружности со всеми прелестями неподкрашенной природы». В роще располагались ярмарочные балаганы, карусели и чайные палатки.

В 1861 году владельцы Марьиной рощи, Шереметьевы, сдали свои земли в долгосрочную аренду Поземельному обществу, которое вырубало рощу, а участки сдавало в аренду мелким собственникам. В это время Марьино было застроено одно- и двухэтажными домами. После того, как была проложена железная

дорога Москва-Петербург, Марьино роща была отделена от Останкино, а затем была построена Виндавская железная дорога, которая разделила территорию Марьиной рощи на две части. После того, как через железнодорожное полотно построили проезжий мост, разделенные части Марьиной рощи были соединены, что стало толчком для развития местной промышленности. На средства состоятельных местных промышленников осуществлялось благоустройство района. В поселке замостили улицы, проложили водопровод и канализацию.

Во время Первой мировой войны большинство мужчин из деревни Марьино были призваны в армию, а гражданская война революция 1917 года привела деревню к дальнейшему упадку. В эти годы большинство здешнего населения воевало на стороне Белой армии.

Во время НЭП марьянцы занимались цветоводством, что приносило жителям неплохой

доход. В последующие десятилетия Марьино роща развивалась как промышленный район Москвы — здесь были сосредоточены крупные промышленные предприятия, которые в годы Великой Отечественной войны были переоборудованы для выпуска военной продукции, вооружения и боеприпасов.

В послевоенные годы Марьино роща довольно долгое время не развивалась. Ветхие деревянные дома здесь простояли вплоть до 60-х годов, когда в Марьиной роще началась типовая застройка. Район преобразился в лучшую сторону во время подготовки к проведению в Москве Олимпиады-80 — улицы района заасфальтировали, ветхие дома снесли, проложили Олимпийский проспект. С того времени местность стала приобретать все более городской вид.

26



1895

1905

1913

1929

1934

1942

1957



1967

1977

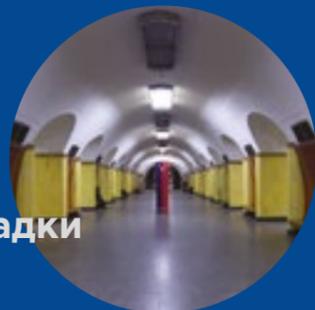
1986

1995

2002

2016

СТАНЦИЯ РЖЕВСКАЯ



Открытие станции запланировано на 2020 год

О станции

Ближайшая к кремлю станция Третьего пересадочного контура и единственная, расположенная в ЦАО Москвы. Станция имеет один вестибюль с выходом на сквер у Рижского вокзала с восточной стороны станции, с западной стороны осуществляется переход на станцию Рижская.

Тип

Пилонная, трехсводчатая, глубокого заложения

Количество платформ

1

Тип платформ

Островная

Станция пересадки Рижская

Архитекторы

А.Рейнфельдс, В.Я.Апситис

Архитекторы вестибюля

С.М.Кравец, Г.Е.Голубев, Ю.А.Колесникова

Открытие

01.05.1958

Тип

Пилонная, трёхсводчатая, мелкого заложения

Сооружена по типовому проекту.

Свое название получила от Рижского вокзала, недалеко от которого находится.

В художественном оформлении станции использовали керамику, изготовленную рижскими заводами. Отделку станции выполняли мастера из Латвии. В нишах пилонов, облицованных желтой и коричневой керамикой, выполнены скульптурные барельефы с видами Риги. Барельефы выполнены по эскизам латвийского художника Г. Вилкса в технике процарапывания по сырой керамике и покрыты поливной глазурью. Это уникальный образец архитектурной керамики в Московском метрополитене. Путевые стены покрыты кремовой и темно-серой керамической плиткой. Пол выложен серым гранитом. Карнизы пилонов и вентиляционные решетки украшены национальным латышским орнаментом.

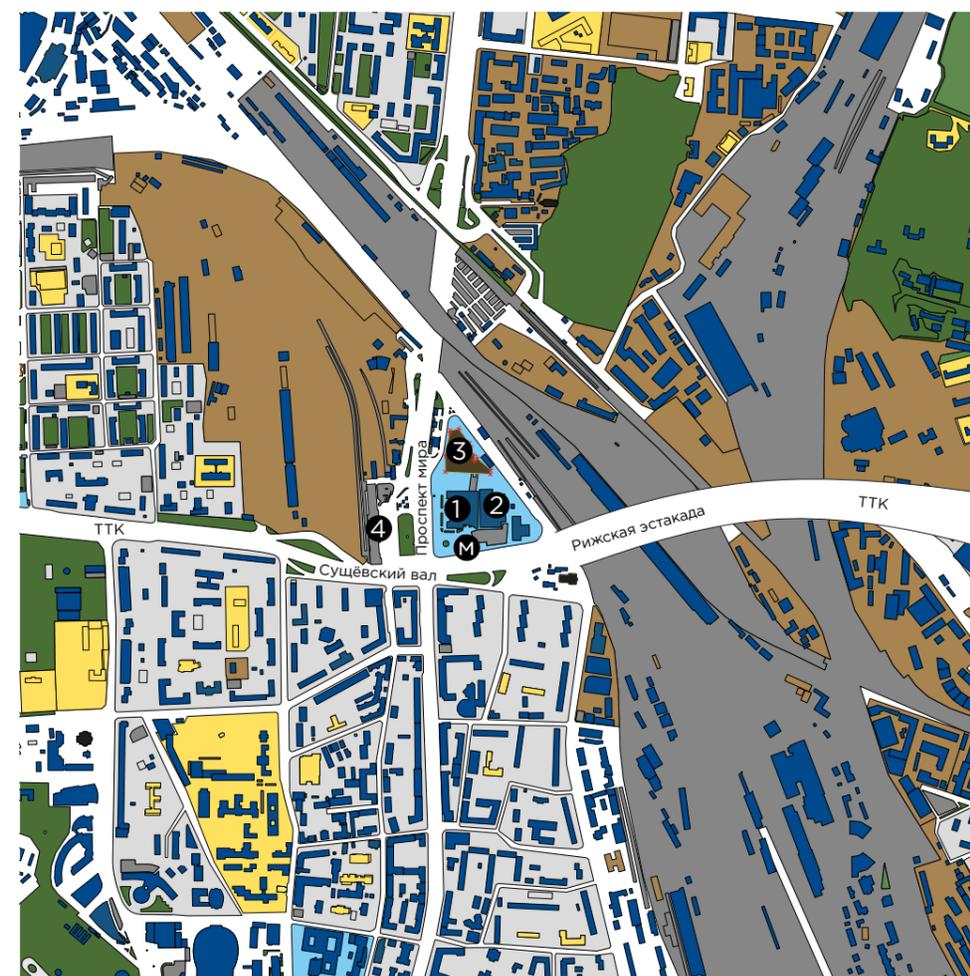
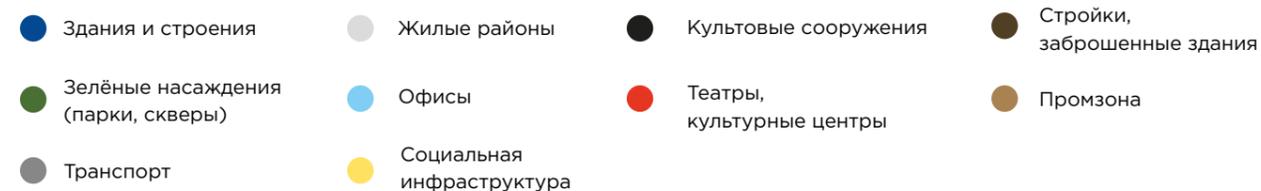
Около вестибюля установлен монумент, посвященный запуску Первого спутника (скульптор С.Я.Ковнер, архитектор В.Н.Карцев).

ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

Территория вокруг выходов из метро рассечена на две части Проспектом Мира и ограничена с северной стороны железнодорожными путями Ленинградского и Рижского направлений, с южной стороны участок отрезан от Москвы Сущевским Валом и Новорижской эстакадой третьего транспортного кольца.

Рядом с выходом из метро расположен универмаг Крестовский, Рижский продуктовый рынок и бывшая ярмарка аудио и видеотехники (Рижский радиорынок), который был закрыт в связи с планируемым строительством на его месте станции метро Ржевская.

В ближайшие годы планируется реконструкция площади Рижского вокзала и строительство транспортно-пересадочного узла, который свяжет железнодорожные ветки со станциями метро. В состав ТПУ войдут перроны, пассажирские терминалы и другие объекты. Параллельно планируется строительство второй очереди торгово-административного комплекса «Крестовский» с паркингом на 900 машино-мест. Площадь комплекса составит около 40 тысяч квадратных метров.



- 1 Универмаг «Крестовский»
- 2 Рижский крытый продуктовый рынок
- 3 Рижский Радиорынок (закрыт)
- 4 Рижский вокзал
- M метро

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА РАЙОНА

Традиционно этот участок Москвы ассоциируется с Рижским вокзалом, одноименной площадью.

Рижский вокзал

(до 1930 — Виндавский, до середины 1930-х — Балтийский, до 1946 — Ржевский)

Внешнеторговый оборот царской России бурно развивавшийся в конце девятнадцатого века привел к необходимости развития железнодорожного сообщения с прибалтийскими странами, у которых имелся выход к незамерзающим портам Балтийского моря — Риги и Виндавы. В марте месяце 1897 года император Николай II издал указ о начале строительства

железной дороги, которую назвали Московско-Виндаво-Рыбинская. Параллельно с железной дорогой строился Виндавский вокзал (н.в. Рижский) по проекту петербургского архитектора С.А.Бржозовского, фасад здания выполнен в псевдорусском стиле. Три стилизованные под терема строения соединены между собой крытыми переходами, устроенными на уровне первого этажа. Открытие вокзала состоялось 11 сентября 1901 года.

В этот же день с вокзала отправился первый состав в Виндаву. Впоследствии с Виндавского вокзала осуществлялись наиболее массовые пассажирские перевозки, а сам вокзал считался самым удобным для пассажиров и технически оснащенным для своего времени — для освещения помещений вокзала и платформы использовалась собственная электростанция. В настоящее время Рижский вокзал является самым малозагруженным вокзалом Москвы, от его перрона отправляются и прибывают лишь

три поезда дальнего следования, а также пригородные электрички.

Рижская площадь

Рижская площадь возникла в середине XVIII века у Крестовской заставы Камер-Коллежского вала. И до 1947 года она именовалась площадью Крестовской заставы. В 1892 году при реконструкции Мытищинского водопровода на ней были возведены две круглые водонапорные башни. В верхнем их ярусе размещались резервуары для воды, на пяти нижних этажах — жилые, и служебные помещения, контрольная станция водомеров. В правой башне на пятом этаже в 1920 году разместился Музей московского городского хозяйства, действующими экспонатами которого служили и водоподъемные башни. Со смотровых площадок посетители могли видеть панораму северных районов города.

С XX века Рижская площадь после строительства Крестовского рынка становится местом активной торговли. Современный Рижский сельскохозяйственный рынок был открыт на пл. Рижского вокзала в 1982 году. Рынок получил широкую известность в конце 1980-х годов в связи с развитием кооперативного производства и появлением элементов рыночной экономики в СССР.

30



1840

1894

1901

1922

1938

1945

1958



1962

1977

1989

1990

2005

2016

СТАНЦИЯ СТРОМЫНКА

Открытие станции запланировано на 2019 год

О станции

Северный вестибюль будет иметь выходы в подуличный переход под Сокольническим Валом, к главному входу парка Сокольники, к трамвайному кольцу «Сокольническая застава». Южный вестибюль будет иметь выход на улицу Стромынка, также через него будет осуществляться пересадка на станцию Сокольники.

Тип

Колонная, трёхпролётная, мелкозальная

Количество платформ

1

Тип платформ

Островная

Станция пересадки Сокольники

Архитекторы

Н.А.Быкова, И.Г.Таранов

Тип

Колонная, трёхпролётная, мелкозальная

Открыта в составе первого пускового участка Московского метрополитена и имеет выходы на улицы Русаковская и Стромынка и к парку культуры и отдыха «Сокольники».

На станции два ряда по 23 колонны.

Квадратные колонны станционного зала облицованы серо-голубым уральским мрамором «уфалей» и мрамбитом. Путевые стены облицованы сверху светло-желтой, а снизу — черной керамической плиткой. Пол выложен черным и серым гранитом. Коридоры и кассовый зал отделаны грузинским мрамором «садахло» и уральским «прохоро-баландинским».

Наземный вестибюль, выполненный в виде арки с двухсторонним выходом, находится на аллее, ведущей к Парку культуры и отдыха Сокольники. Внутри вестибюль отделан мрамором «коелга» и белым мрамбитом.

В 1937 на Международной всемирной ярмарке в Париже проект станции был удостоен Гран-при. Станция является памятником архитектуры.



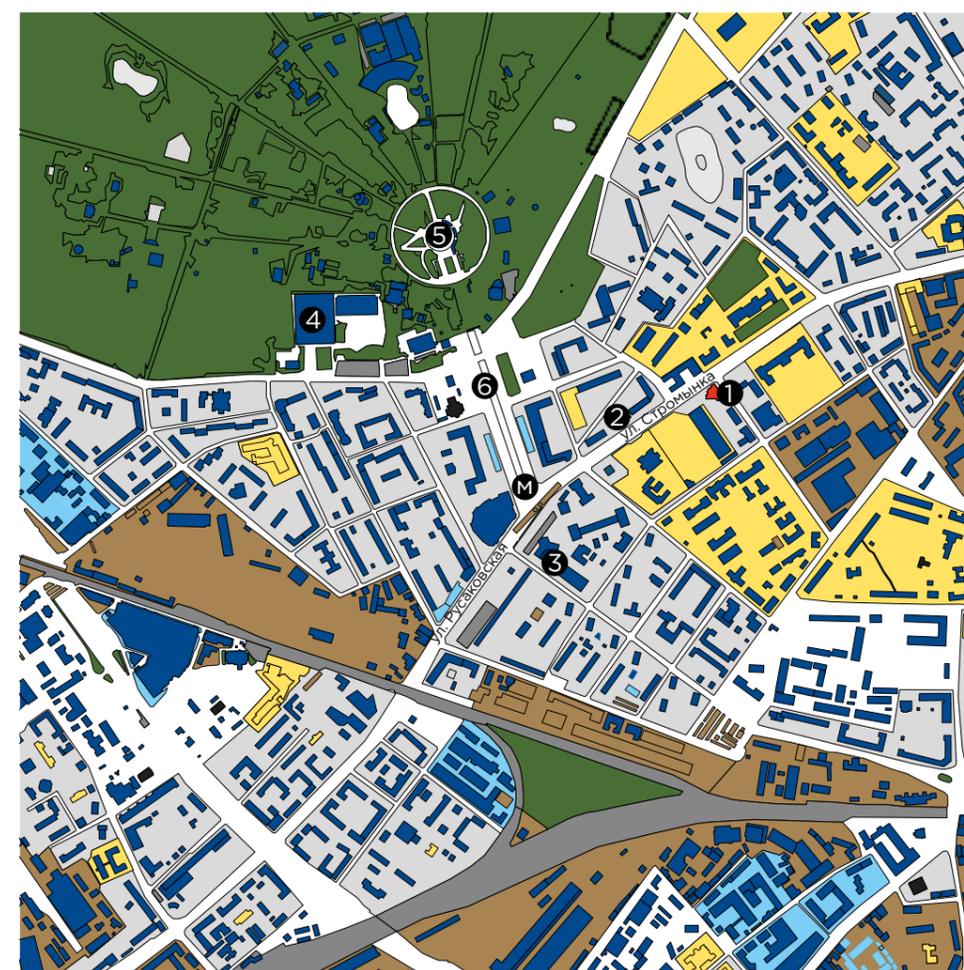
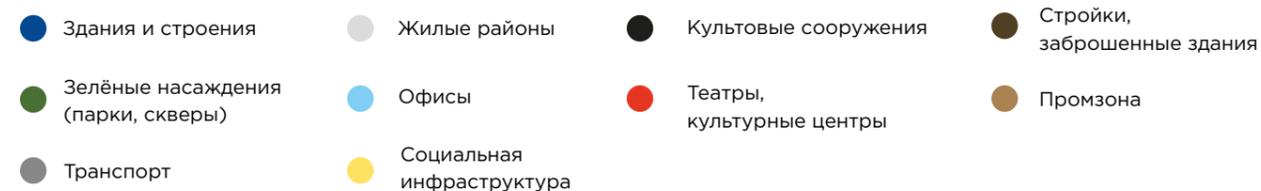
ГРАДОСТРОИТЕЛЬНЫЙ КОНТЕКСТ

Площадь района Сокольники — 1028 Га, население составляет приблизительно 61 тысячу человек, застройка района смешанная. Район обладает развитой социальной инфраструктурой. Значительную часть района занимает парк Сокольники, остальная территория преимущественно занята жилыми домами, больницами и производственными предприятиями, расположенными в юго-восточной части района, а также вдоль железнодорожных путей, ограничивающих район с запада.

В настоящее время район обладает всего одной одноименной станцией метро, расположенной в его центральной части, которая

будет иметь переход на строящуюся станцию Стромынка Третьего пересадочного контура Московского метрополитена.

Выход из наземного павильона метро Сокольники визуально связан с парком Аллеей Сокольнической площади, которая совместно с Сокольническим Павильонным проездом является частью центральной оси парка Сокольники. Наземный павильон станции окружают типовые многоэтажные жилые дома 80-х годов постройки, а также современные архитектурные доминанты района — Жилой комплекс «Дом в Сокольниках» (2010 г.) и Гостиница «Холидей Инн Сокольники» (2006 г.).



- 1 Дом культуры им. И.В.Русакова
- 2 Театр кукол
- 3 Гостиница «Холидей Инн Сокольники»
- 4 Дворец Спорта Сокольники
- 5 Парк Сокольники
- 6 Сокольническая площадь
- M метро

ИСТОРИЧЕСКАЯ РЕТРОСПЕКТИВА РАЙОНА

«Сокольники» — одна из старейших рекреационных зон России. Однако было бы неправильно сводить «Сокольники» исключительно к месту отдыха горожан. Эта территория тесно связана с историей Москвы и России. В каждый период времени парк имел яркий самобытный образ, пропитанный смыслами эпохи.

Происхождение названия района связано с соколиной охотой. В XV–XVII вв. веках на месте Сокольников был заповедный лес — излюбленное место царской соколиной охоты. На нынешней территории парка охотились русские цари Иван Грозный и Алексей Михайлович Романов. Здесь располагался сокольничий двор с сокольней, сокольничья роща и само поселение сокольников. Со временем

соколиная охота утрачивала свое значение. При Петре I на Сокольническом поле устраивались потешные сражения. В это время Сокольники становятся местом традиционных гуляний московской знати и народа. Самое массовое гуляние проходило на 1 мая.

В начале второй половины XIX века роща уже имела в основном свою характерную планировку: семь Лучевых просек шли от «Круга» и замыкались поперечным просеком. На основе водоемов было организовано несколько систем прудов.

С 1860-х годов Сокольники превратились в одно из самых людных дачных мест: сначала здесь размещались личные дачи, которые к концу XIX в. превратились в доходные дачные комплексы. Часть сохранившихся дач сегодня являются объектами культурного наследия. В 1880-х гг. территории Сокольнической рощи, а также прилегающей к ней Оленьей рощи, входят в состав Москвы.

В 1931 г. Президиумом Горисполкома и Моссовета было принято постановление «Об организации на территории Сокольнической Рощи базы культурного отдыха».

В начале XX века с развитием промышленности и железнодорожного транспорта загородные Сокольники становятся самостоятельным городским районом.

В 1920-е годы, когда происходило становление советской республики и воспитание нового поколения граждан особо остро встал вопрос об организации клубов, где простые советские граждане могли бы отдохнуть после работы, позаниматься самодеятельностью или послушать лекции. Подобным клубам придавалось огромное значение, поскольку они являлись инструментами государственной пропаганды. В 1927–1929 в Сокольниках, на улице Стромынка был возведен Клуб Русакова по проекту архитектора — конструктивиста К.С.Мельникова. Желая сделать здание многофункциональ-

ным, автор предусмотрел возможность трансформации внутренних помещений. В основной зал, имеющий форму сектора, с помощью подъемных стен, открываются три аудитории, выполняющие роль театральных балконов. Подъемные стенки давали возможность использовать каждый из пяти пространственных элементов клуба отдельно. Вертикальные стволы лестниц обслуживают все помещения. Композицию фасада определяет его внутренняя структура: три верхние аудитории выступают наружу в виде объемных консолей. В настоящее время в Доме культуры Русакова располагается театр Романа Виктюка.

34



35

1890

1892

1902

1912

1912

1936

1940



1952

1968

1976

1985

1997

2007

2016

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.

Генеральный план территории

При подготовке предложений и визуализации павильонов станций необходимо учитывать окружающий градостроительный контекст, направления потоков людей, планы развития прилегающих территорий, визуальное окружение. Павильоны станции должны быть легко различимы как входы в метро и органично вписаны в окружающую среду.

Эксплуатационные требования станций

При разработке проекта необходимо учитывать, что все элементы станции должны легко обслуживаться в короткие периоды ночных перерывов движения



Пространственные требования

Принимая во внимание типологию станций и их функциональное зонирование, конкурсанты в проектных предложениях должны сформировать цельное и ясное пространство комфортное для пассажиров. За счет использования материалов, света и текстур пользователям метро должны быть интуитивно понятны направления перемещений в зависимости от их целей. При проектировании следует также предусмотреть легко различимые и удобные места для встреч пассажиров, которые не будут препятствовать пассажиропотоку.



Требования к образу станций

При проектировании образа станций необходимо ориентироваться на современный мировой и московский опыт оформления станций метрополитена. Оформление станций должно быть визуально комфортным для пассажиров, идентичным названию и месту расположения, а также учитывать современные тенденции создания комфортной городской среды и развития общественных пространств.

Требования к элементам и материалам

На станциях предпочтительно использование материалов Российского производства, соответствующих стандартам и нормативным документам Российской Федерации. Все элементы и материалы должны быть долговечными, легко заменяемыми, безопасными в эксплуатации, вандало- и ударо- устойчивыми, а также иметь гигиенические сертификаты органов Государственной санитарно-эпидемиологической службы. Не допускается использование токсичных и горючих материалов.

На полах не допускается устройство скользких покрытий, в местах больших потоков людей следует использовать полированный гранит, в подземных переходах гранит с термообработкой.

Отделка и элементы станций должны быть устойчивыми к вибрациям. В платформенной зоне не желательно использовать зеркальные и сильно бликующие поверхности.





Требования к конструкциям станции

Конкурсантам не разрешается изменение (перемещение, удаление или изменение сечений) несущих конструкций станции, при разработке конструкций отделки и элементов станций следует уделять внимание их надежному креплению, возможности быстрой замены и простоте доступа для обслуживания. Для этого рекомендуется использование сборных конструкций и материалов небольшого веса.



Функциональные требования

Станции метро обладают не только транзитными функциями, каждая станция метро содержит в себе множество других функциональных зон: вестибюли, переходы, кассовые залы, места для встреч, места организованной торговли, места досмотра пассажиров, и т.д, которые должны быть структурированы с помощью элементов дизайна с учетом всех эксплуатационных требований. Конкурсанты могут предлагать нестандартные для станций метрополитена функциональные зоны, при условии что они не препятствуют основным функциям станции и вписываются в окружающий контекст.

38



Требования к освещению

Освещение станций делится на декоративное и функциональное, в метро ему уделяется особое внимание, поскольку оно влияет не только на облик станции но и является одним из важнейших элементов обеспечения безопасности пассажиров. В пассажирских и транзитных зонах необходимо предусмотреть достаточное и равномерное освещение пола. Освещение станций должно быть рассеянным и не должно ослеплять пассажиров и машинистов поездов. Все осветительные приборы станций должны быть легкодоступны для обслуживания и замены. Конкурсантам также следует учитывать, что интенсивность и цветовой спектр освещения может оказывать эмоциональное воздействие на пассажиров.

Требования к навигации

Важной составляющей функционирования станций метро является простота и скорость ориентации пассажиров. Конкурсантам не-



обходимо предусмотреть места размещения навигационных указателей, и прочих визуальных ориентиров для обозначения направлений движения поездов, переходов и выходов. Вся навигация на станциях должна быть максимально понятной, интуитивной, и задаваться как информационными знаками, так и с помощью материалов, текстур и освещения. Конкурсантам необходимо помнить, что на станциях предъявляются требования к навигации для пассажиров с ограниченными возможностями, поэтому в общественных пространствах необходимо предусматривать тактильную напольную плитку, согласно требованиям действующих на территории Российской Федерации норм.

Участникам конкурса следует использовать типовой и специально разработанный для Московского метро графический дизайн навигационных табло, указателей и прочих графических элементов навигации. Для названия станций на платформе, а также снаружи станций допускается использовать нетиповой дизайн.

Требования к мебели

На станциях должны быть предусмотрены места для отдыха пассажиров не препятствующие движению потоков людей и уборочной техники. Необходимо также предусмотреть специальные опоры для пассажиров с проблемами опорно-двигательного аппарата. Конкурсантам необходимо будет разработать индивидуальный дизайн мебели — мест для отдыха, опор, перил и кабин дежурных по станции.

39



Требования к безопасности

При разработке дизайна станций необходимо учитывать, что элементы интерьера не должны нарушать функционирование метрополитена, затруднять проходы, снижать освещенность поверхностей, быть травмоопасными, накапливать пыль. На расстоянии 1200 мм от края платформ вдоль всей длины перрона должна быть предусмотрена светящаяся полоса. Мебель и другие элементы не допускается располагать ближе 1,6 м от края платформ.





Требования к доступности МГН

На всех лестничных пролетах общественных пространств станций необходимо предусматривать специальные приспособления для транспортировки людей на инвалидных колясках, а также подходящие поручни для людей с проблемами опорно-двигательного аппарата. Для слепых и слабовидящих пассажиров на полах общественных пространств перед лестницам, пандусами и дверями необходимо предусматривать рельефные указатели, а также контрастные цветовые полосы, согласно требованиям действующих норм.

Международный конкурс

на разработку архитектурно-художественной концепции станций Московского метрополитена: «Шереметьевская», «Ржевская», «Стромынка»

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

