

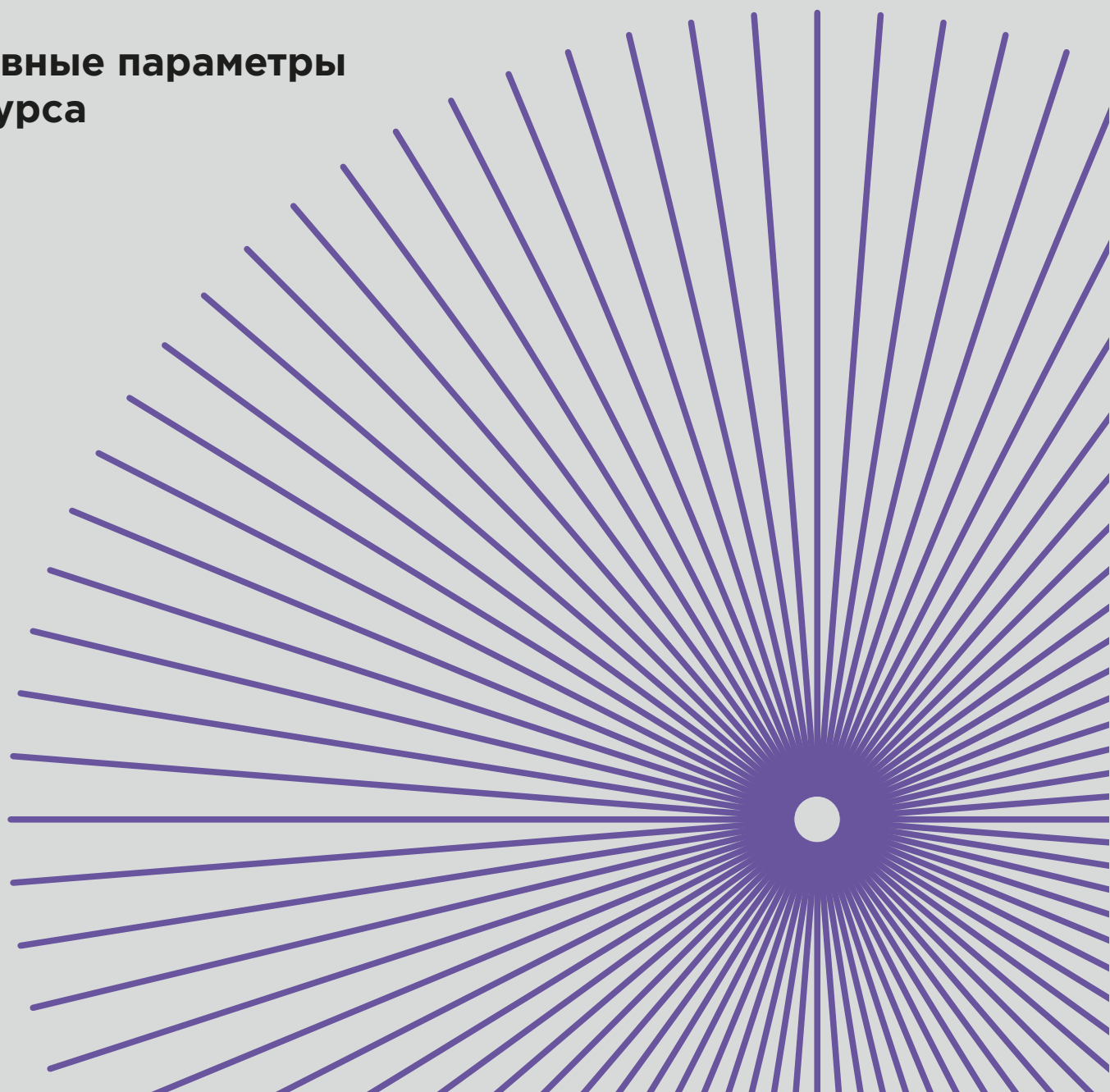


Международный конкурс на разработку архитектурного облика станции Московского метрополитена

**станция «Проспект Маршала Жукова»
станция «Кленовый бульвар 2»**

Приглашение к участию

Основные параметры конкурса



Заказчик

АО «Мосинжпроект»

Исполнитель

ООО «Агентство стратегического развития «ЦЕНТР»

Сайт конкурса

www.design-metro.ru

СОДЕРЖАНИЕ

Конкурс	2 стр.
График конкурса	4 стр.
Состав жюри	5 стр.
Инициатор и организатор	6 стр.
Контекст	7 стр.
Принципы разработки концепции	27 стр.

КОНКУРС

ПРЕДМЕТ

Архитектурно-художественные концепции станций Московского метрополитена: «Проспект Маршала Жукова», «Кленовый бульвар 2».

Концепции должны соответствовать следующим критериям:

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

ЦЕЛЬ

Основной целью данного конкурса является поиск оптимального дизайнерского и архитектурно-художественного решения интерьеров пассажирских зон и входных павильонов станций «Проспект Маршала Жукова», «Кленовый бульвар 2».

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

В рамках второго этапа 10 финалистов (5 финалистов по каждой номинации) разрабатывают конкурсное предложение. В ходе финального заседания жюри определяются по 1 (одному) победителю, представившему наилучшее конкурсное предложение в каждой номинации.

**ОТКРЫТЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ**



- 15 АПРЕЛЯ 2020 ГОДА**
СТАРТ КОНКУРСА
- 2 ИЮНЯ 2020 ГОДА**
ЗАСЕДАНИЕ ЖЮРИ
ВЫБОР ФИНАЛИСТОВ
- 20 АВГУСТА 2020 ГОДА**
ФИНАЛЬНОЕ ЗАСЕДАНИЕ ЖЮРИ
ВЫБОР ПОБЕДИТЕЛЕЙ

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.

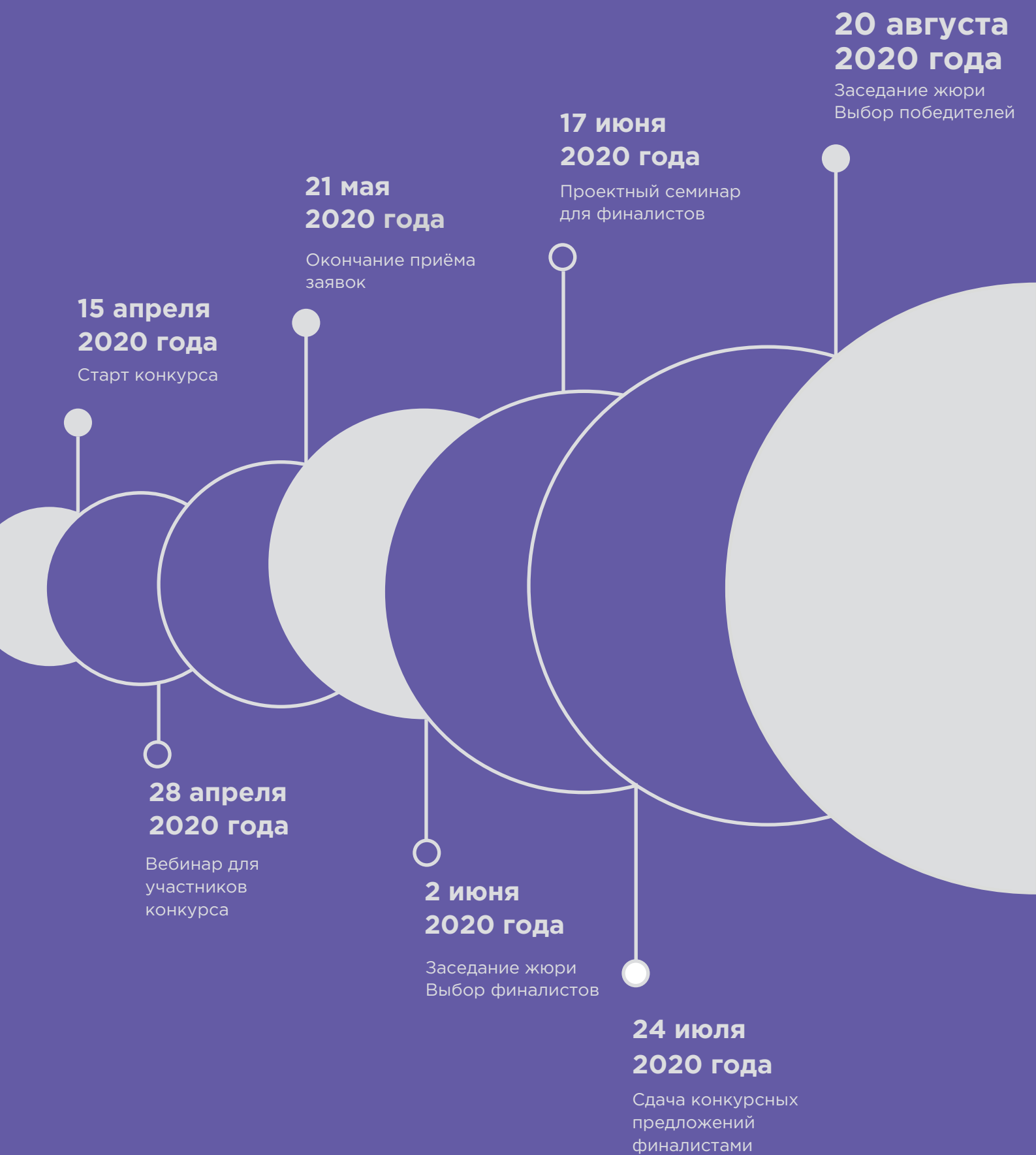
ФИНАЛИСТЫ

По итогам первого этапа будет отобрано 10 финалистов (5 финалистов по каждой номинации) для последующей 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 финального заседания жюри. Победитель получит право на заключение контракта на разработку Буклета с архитектурно-градостроительным решением станции для получения «Свидетельства об утверждении архитектурно-градостроительного решения объекта капитального строительства» и авторское сопровождение проектных и строительных работ по реализации конкурсного предложения.

ГРАФИК КОНКУРСА*



ЖЮРИ*



АНДРЕЙ БОЧКАРЁВ

Заместитель Мэра Москвы
в Правительстве Москвы
по вопросам градостроительной
политики и строительства,
председатель жюри



СЕРГЕЙ КУЗНЕЦОВ

Главный архитектор
Москвы, заместитель
председателя жюри



МАРС ГАЗИЗУЛЛИН

Председатель
Совета директоров
АО «Мосинжпроект»



РУСТАМ ЧЕРКЕСОВ

Заместитель генерального
директора по проектирова-
нию АО «Мосинжпроект»



КРАВЦОВ ЮРИЙ

Генеральный директор АО
«Мосинжпроект»



ВИКТОР КОЗЛОВСКИЙ

Начальник Московского
метрополитена



ЮЛИЯ БУРДОВА

Архитектор, партнёр
Buromoscow



АЛЕКСАНДР ЗМЕУЛ

Главный редактор archspeech
и archigramma, директор
агентства The Changes



ТАТЬЯНА ОСЕЦКАЯ

Архитектор, сооснователь
бюро archslon



ФЕДОР РАЩЕВСКИЙ

Главный архитектор
проектов и партнёр
архитектурного
бюро OFFCON



ВАЛЕРИЙ КИВЛЮК

Заместитель генерального
директора по строительству
объектов метрополитена АО
«Мосинжпроект»

*Состав Жюри может быть изменен.

ИНИЦИАТОР



Лидер на строительном рынке Москвы и один из крупнейших инжиниринговых холдингов России. Группа компаний реализует полный цикл работ — от формирования идеи комплексного развития территории или создания объекта, проектирования, строительства, привлечения инвестиций, до ввода объекта в эксплуатацию и управления недвижимым имуществом. Компанией реализованы знаковые проекты Москвы – Большая спортивная арена «Лужники», парк «Зарядье», Московский концертный зал «Зарядье», Дворец гимнастики на территории ОК «Лужники», театр «Геликон-опера».

«Мосинжпроект» выступает оператором Программы развития Московского метрополитена, участником Программы развития транспортно-пересадочных узлов столицы, управляющей компанией по строительству гражданских проектов, генеральным проектировщиком и техническим заказчиком ключевых дорожных объектов Москвы, управляет девелоперскими проектами.

ОРГАНИЗАТОР



Российская аналитическая и консалтинговая организация, реализующая комплексные проекты в сфере девелопмента, градостроительства и урбанистики, один из ведущих операторов архитектурно-градостроительных и дизайнерских конкурсов. Агентство «ЦЕНТР» создано в Москве в 2014 г. Занимается вопросами комплексного развития территорий и объектов недвижимости, а также качества городской среды более чем в 60 регионах России.

В портфолио компании представлены проекты, реализованные для крупных девелоперов, инвестиционных компаний, собственников территорий и объектов, федеральных и региональных органов государственной власти и профессиональных сообществ.

КОНТЕКСТ

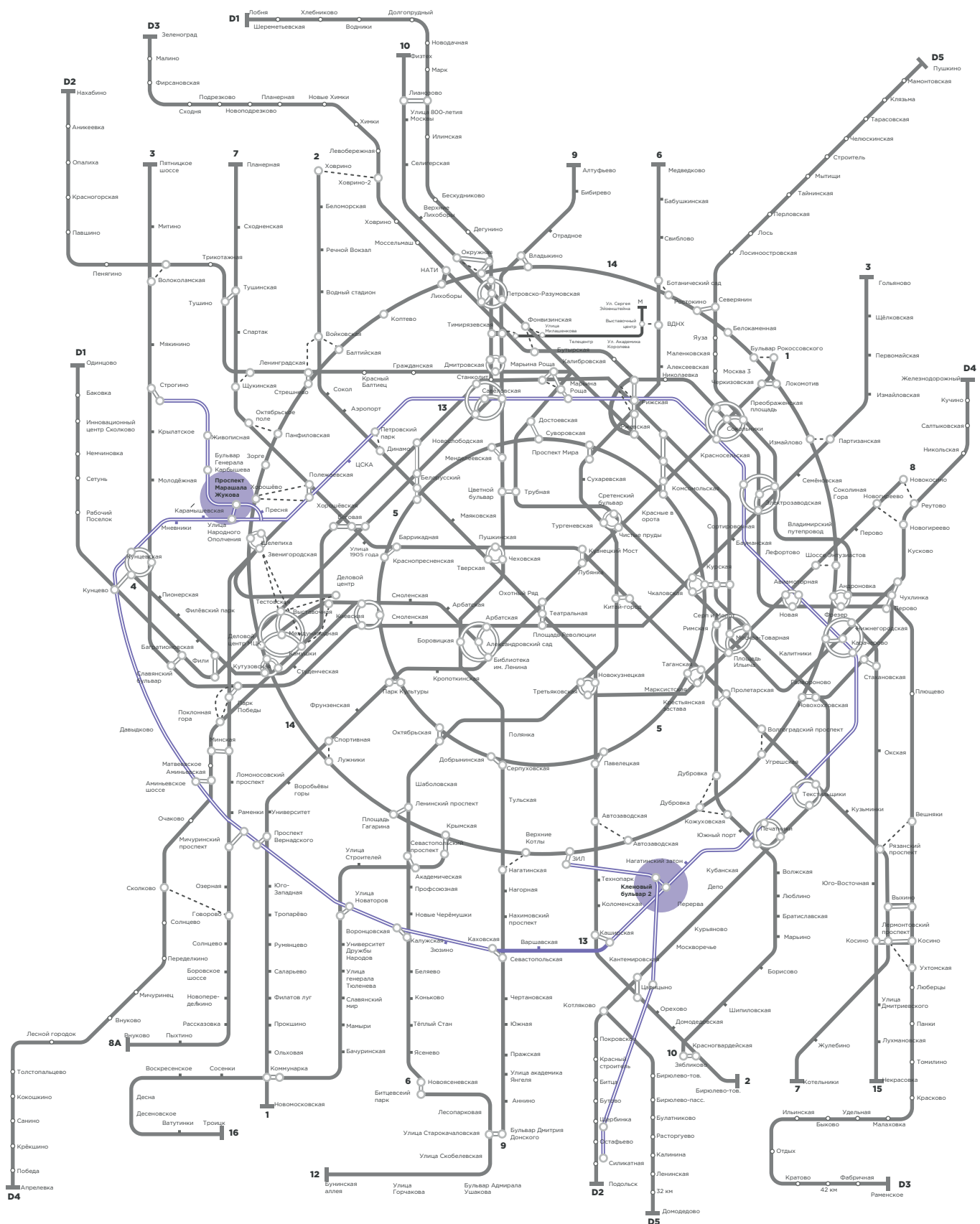


СХЕМА МОСКОВСКОГО МЕТРОПОЛИТЕНА

МЕТРОПОЛИТЕН В МИРЕ

Метро является неотъемлемой частью крупных мегаполисов, необходимым инфраструктурным элементом, соединяющим разрозненные удалённые городские районы в единый жизнестойкий организм. Метро в большинстве городов является самым популярным видом транспорта, поэтому станции метрополитена становятся востребованными общественными пространствами, которые ежедневно посещают сотни тысяч человек.

По состоянию на декабрь 2019 года в мире насчитывалась 201 система метрополитена в 187 городах 59 стран. В общей сложности это более, чем 13 тыс. станций и 700 линий суммарной длиной около 16 тыс. км¹.

Первым метрополитеном считается Лондонский. Он был открыт в 1863 г., впервые электрифицирован в 1890 г. Самый длинный и загруженный — Пекинский метрополитен. По количеству станций лидирует Нью-Йоркский метрополитен. Московский метрополитен по праву считается самым красивым, станции Московского метрополитена неоднократно попадали в рейтинги самых красивых станций Европы и мира^{2,3}.

Во многих городах практикуется «скречивание» метрополитена с другими видами общественного транспорта — трамваями, поездами, электричками, например, RER в Париже или S-Bahn в Берлине, что позволяет существенно расширить маршрутную сеть за счёт совместной эксплуатации общей инфраструктуры и повысить удобство для пассажиров станций.

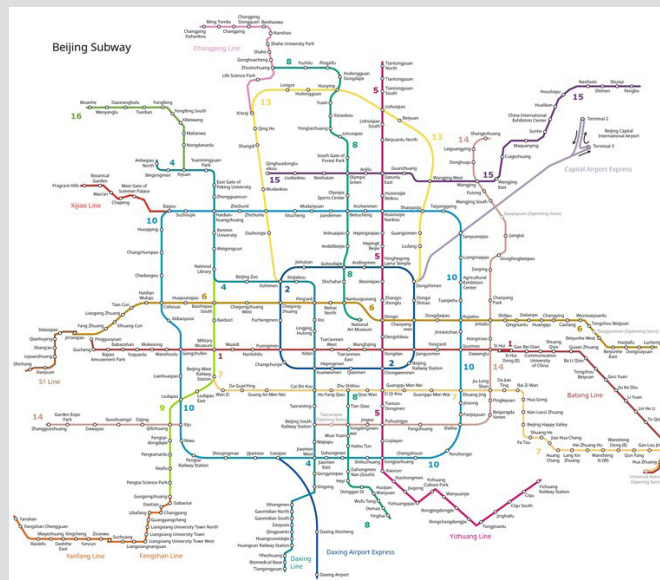


Схема метрополитена. Пекин, Китай⁴

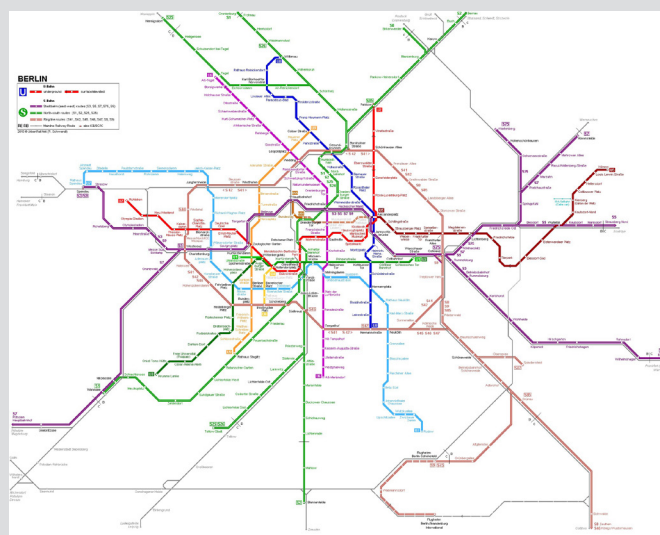


Схема метрополитена. Берлин, Германия⁵



¹ <http://mic-ro.com/metro/metrostats.html>

² <https://wander-lush.org/beautiful-metro-stations/>

³ <https://www.telegraph.co.uk/travel/rail-journeys/The-most-impressive-underground-railway-stations-in-Europe/>

⁴ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/0/05/Beijing-Subway_en.png

⁵ <http://www.urbanrail.net/eu/de/b/berlin-map.png>



Схема метрополитена. Нью-Йорк, США⁶



Станция метро «59-я улица — Колумбус-Серкл», Нью-Йорк, США⁸



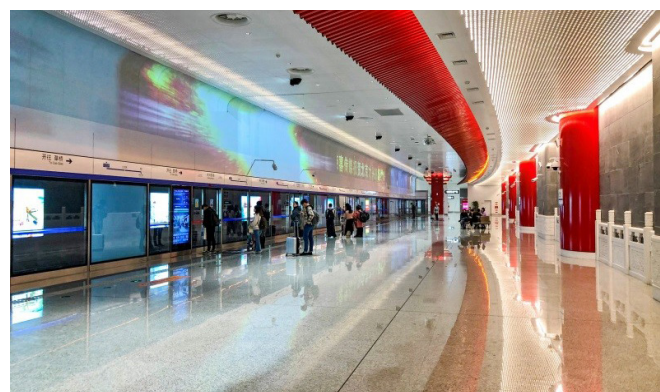
Станция метро «Рихард-Вагнер-Плац», Берлин, Германия⁹



Схема метрополитена. Париж, Франция⁷



Станция метро «Аббес», Париж, Франция¹⁰



Станция метро «Дасин Аэропорт», Пекин, Китай¹¹

⁶ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/04/NYC_subway-4D.svg/2500px-NYC_subway-4D.svg.png

⁷ <http://metromap.fr/assets/img/map.png>

⁸ <https://www.flickr.com/photos/newyorktransitmuseum/9159043779/in/photostream/>

⁹ <https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/53/Ubahn-RichardWagnerplatz.JPG>

¹⁰ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/4d/Paris_-_Station_de_m%C3%A9tro_Abbesses_-_PA00086748_-_001.jpg

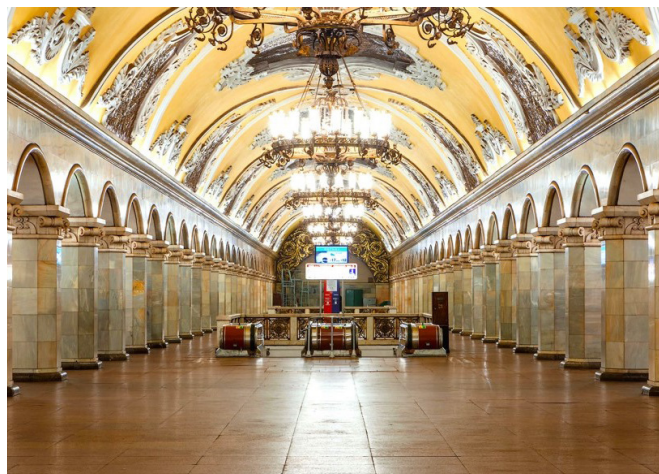
¹¹ https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/b/b7/Platform_of_Daxing_Airport_Subway_Station%2C_departures_%2820191027184613%29.jpg

МЕТРОПОЛИТЕН ГОРОДА МОСКВЫ

Московский метрополитен — основа транспортной сети столицы и самый популярный вид общественного транспорта. За год московское метро перевозит более 2,5 млрд пассажиров, занимая 6 место в мире по интенсивности использования. С момента своего открытия в 1935 г. Московский метрополитен решал не только транспортно-функциональную задачу по перевозке пассажиров, но и культурно-идеологическую — станции строились как дворцы или храмы для народа, отражая последние достижения науки и техники или знаковые исторические события.

Репрезентативность является одной из ключевых характеристик для станций Московского метрополитена. Особенно ярко это выражено в станциях Кольцевой линии. Кольцевая линия, одна из 44 кольцевых линий в мире, играет особую роль в системе Московского метрополитена не только как транспортно-пересадочный контур с повышенным пассажиропотоком (примерно 2 млн человек в сутки), но и символическую — как олицетворение вечного движения в мегаполисе, замкнутый круг, собирающий воедино разрозненные линии метро и концентрирующий человеческие потоки. Первая Кольцевая линия строилась 10 лет и была запущена в 1954 году, 66 лет назад. Сейчас каждая её станция является объектом культурного наследия регионального значения.

Строительство Большой Кольцевой линии (БКЛ) началось совсем недавно, в 2018 году, однако можно с уверенностью утверждать, что в скором времени БКЛ будет обладать не меньшей функциональной и культурной значимостью, чем первая Кольцевая линия, что предъявляет повышенные требования к архитектурному облику станций.



Станция метро «Комсомольская», Москва¹²



Станция метро «Славянский бульвар», Москва¹³

¹² <https://weatlas.com/landmarks/1414>

¹³ <https://i.obozrevatel.com/gallery/2016/7/3/0101.jpg>

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РУБЛЁВО-АРХАНГЕЛЬСКОЙ И БИРЮЛЁВСКОЙ ЛИНИЙ МЕТРО

Станции Московского метрополитена «Проспект Маршала Жукова» Рублёво-Архангельской линии и «Кленовый бульвар-2» Бирюлёвской линии будут являться пересадочными с Большой кольцевой линии (БКЛ) метро. Именно через БКЛ новые ветки будут интегрированы в систему метрополитена города Москвы.

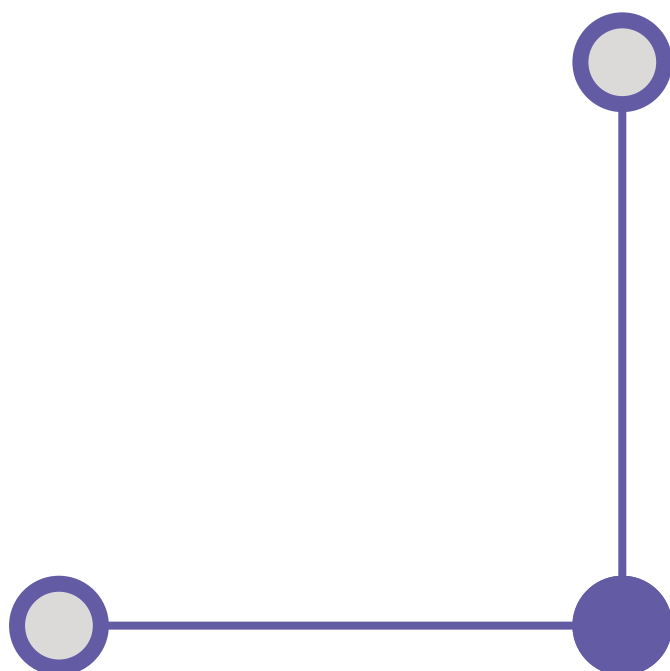
Бирюлёвская линия метро будет играть важную транзитную роль благодаря своему перспективному расположению в городе, а также благодаря расположению станции «Кленовый бульвар» на Третьем пересадочном контуре, что обеспечит жителям юга Москвы скоростную внеуличную связь с центром города и разгрузит улично-дорожную сеть, в том числе Варшавское и Каширское шоссе и проспект Андропова.

Линия будет иметь общую протяжённость 23 км и 10 станций, которые повысят доступность изолированных районов Бирюлёво и Курьяново. При этом как для жителей уже сложившихся микрорайонов, так и для жителей возводимого жилого массива на бывшей территории ЗИЛа, появится дополнительная связь с территорией МГОМЗ «Коломенское», а в масштабах всего города будет обеспечена транспортная доступность открытого в феврале 2020 года парка развлечений «Остров мечты». Ветка имеет потенциал для продления в Щербинку (территория Новой Москвы) и от ЗИЛа — в центр столицы. Начало строительства запланировано на 2021 год.

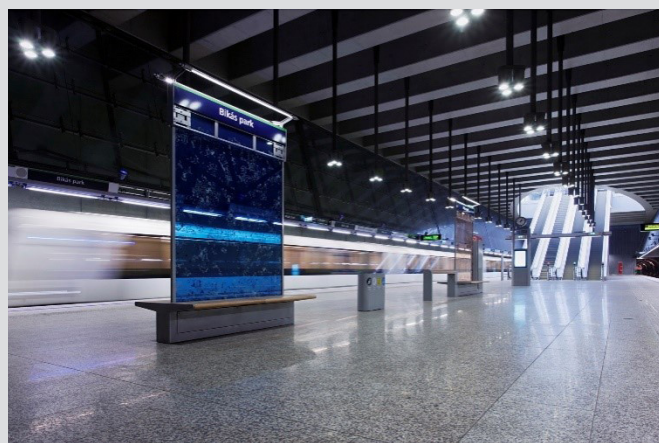
Рублёво-Архангельская линия, имеющая протяжённость 12,78 км с 6 станциями, будет востребована не только жителями района Хорошёво-Мнёвники, но и жителями территории Рублёво-Архангельское в районе Кунцево, где предполагается возведение делового центра и многоквартирной жилой застройки. До настоящего времени район Хорошёво-Мнёвники практически не был связан с системой Московского метрополитена: в границах района нет ни одной станции

за исключением станций МЦК «Хорошёво» и «Зорге», расположенных вдоль восточной границы района. Важно отметить, что в основном необходимость транспортной связи возникает у жителей района за пределами зон удовлетворительной транспортной доступности до вышеперечисленных станций МЦК.

Уже сегодня при реализации проекта БКЛ закладывается возможность прокладки новых радиальных веток.



МИРОВОЙ ОПЫТ ОФОРМЛЕНИЯ СТАНЦИЙ МЕТРО

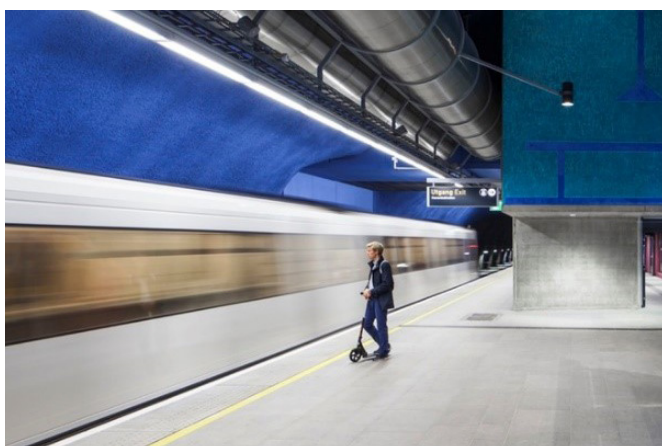


Станция Bikás Park
Будапешт, Венгрия¹⁴

Архитекторы/ PALATIUMStudio
Открыта/ 2014
Тип платформы/ островная

Станция «Бикас Парк» — одна из самых маленьких станций новой линии метро М4 в Будапеште. Её можно считать прототипом для других станций этой линии, отражающим основные архитектурные решения. Станция расположена в углу большого парка, главный вход выполнен в виде стеклянного купола с подсветкой. Купол представляет собой тонкую лёгкую конструкцию над платформой, основанную на сетке из стеклянных и металлических треугольников. Нештукатуренный архитектурный бетон стал основным материалом для отделки станции. Шероховатость бетонных поверхностей сочетается с тонкой отделкой стальных и стеклянных конструкций, а также с малыми архитектурными формами и изделиями ручной работы. Графическое оформление станции — цветы на фибробетонной обшивке и летающие семена — перекликаются с парком на поверхности. Новая станция, окружённая довольно скучными жилыми кварталами, стала ярким архитектурным сооружением для своего района.

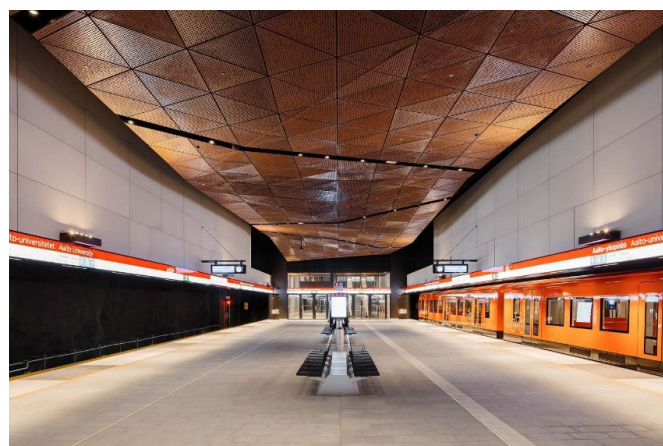
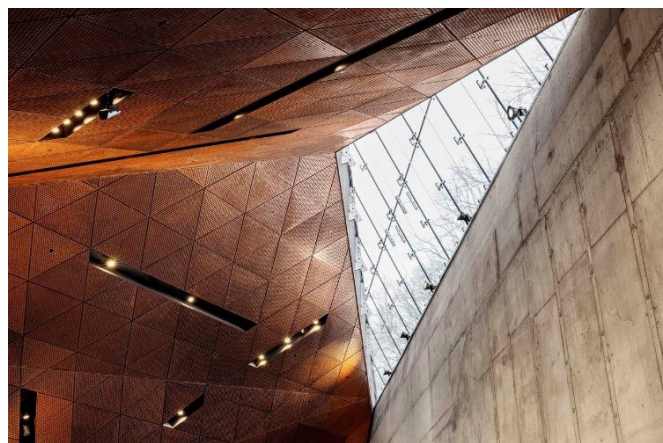
¹⁴ <https://www.archdaily.com/559278/budapest-underground-line-m4-bikas-park-station-palatium-studio>



Станция Løren
Осло, Норвегия¹⁵

Архитекторы/ ArneHenriksenArkitekter + MDH
Arkitekter
Открыта/ 2016
Тип платформы/ островная

Станция расположена в бывшей промышленной зоне Лорен, которая в последние годы превратилась в привлекательный жилой район, нуждающийся в новой станции метро для дальнейшего развития. Станция расположена на глубине 27 м и оснащена лестницами, эскалаторами и лифтами. Главный вестибюль состоит из технической части, выполненной из бетона, и общественной части из стали и стекла. Большие стальные потолочные балки позволяют не использовать колонны, за счёт чего станция кажется более просторной и открытой. Зал станции представляет собой горный туннель естественной сводчатой формы с платформой посередине. Техническое оборудование на станции не маскируется, а наоборот акцентируется, является частью дизайнерского решения, формирующего мощную промышленную атмосферу, в соответствии с идентичностью района.



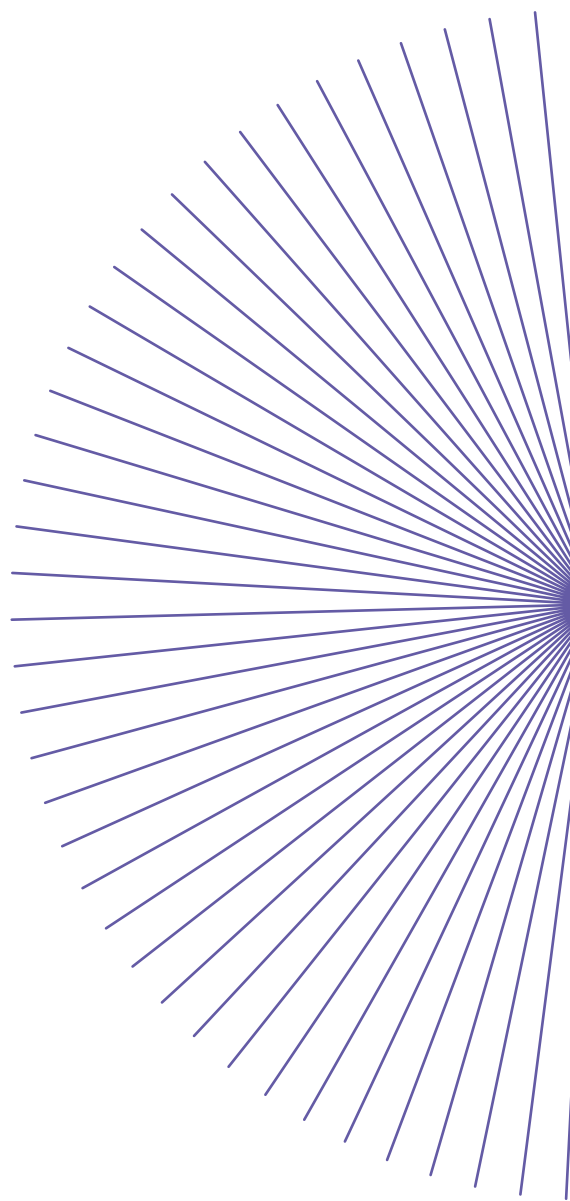
Станция Aalto University
Эспоо, Финляндия¹⁶

Архитекторы/ ALA Architects + EsaPiironen
Architects
Открыта/ 2017
Тип платформы/ островная

Перед архитекторами стояла задача создать станции яркую идентичность, связанную с её местоположением. Новая линия метро, частью которой является станция, связывает Хельсинки и Эспоо с университетским городом Отаниеми. Станция метро Aalto University находится в самом центре Отаниеми, её главный вход ведёт прямо к зданию университета. Наиболее характерным дизайнерским решением является использование богатой палитры материалов, подчеркивающих естественную материальность. Потолок станции сделан из панелей кортеновской стали, визуально гармонирующей с окружающей краснокирпичной застройкой. Состаренная облицовка из тёмного медного листа, серый гранит и листы кортеновской стали составляют основу палитры материалов для надземных частей входных павильонов.

СОВРЕМЕННЫЕ ТРЕНДЫ, РЕКОМЕНДУЕМЫЕ К ПРИМЕНЕНИЮ

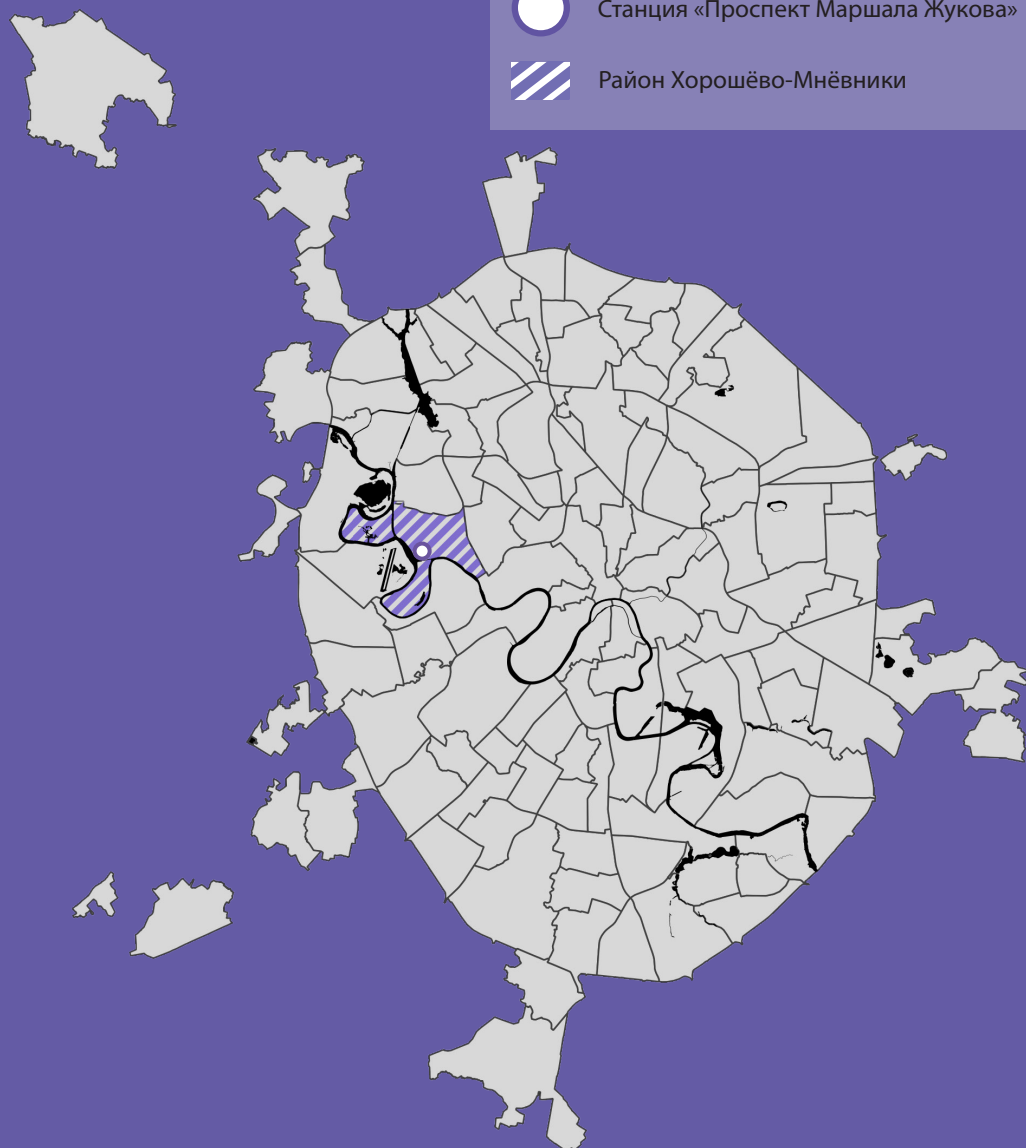
- Использование натуральных материалов и минималистичного декора в оформлении станций.
- Создание композиционно-смысловых связей между станцией и районом её размещения, как надземной, так и подземной части.
- Отражение в архитектурном облике станций темы «Новая станция метро как драйвер развития района, символ будущего роста».
- Использование адаптивного искусственного освещения и естественных источников света в дизайне станций.



СТАНЦИЯ «ПРОСПЕКТ МАРШАЛА ЖУКОВА»

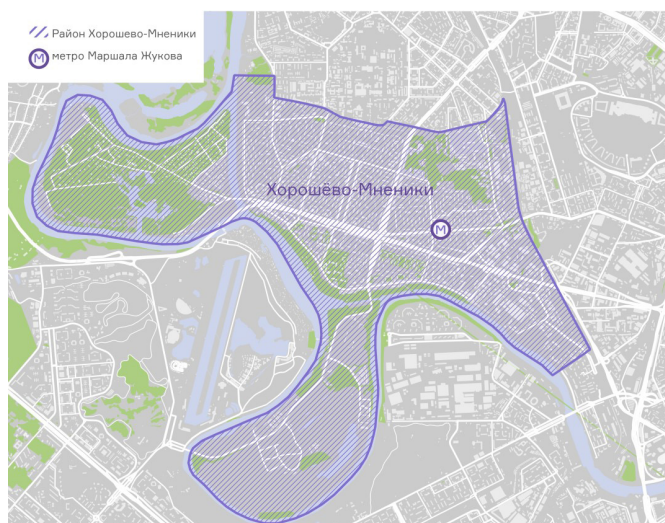
О станции

Конкурсный объект расположен в районе Хорошёво-Мнёвники Северо-Западного административного округа (СЗАО), в периферийном поясе. Район ограничен излучиной Москвы-реки с юга и районами Щукино и Хорошёвский с севера.



Ситуационный план. Масштаб города

РАЙОН ХОРОШЁВО-МНЁВНИКИ



Ситуационный план. Масштаб района

Район Хорошёво-Мнёвники — один из самых перспективных районов СЗАО, так как здесь находится большое количество производственных территорий, подлежащих редевелопменту с изменением назначения и размещением объектов жилого и общественного назначения, а также активно реализуется программа реновации. Район отличается высокой стоимостью жилой недвижимости. Это один из самых зелёных районов севера Москвы. Кроме памятника природы «Серебряный Бор» здесь находятся Москворецкий дендропарк и Мнёвниковская пойма. В районе развита образовательная и спортивная инфраструктура — престижные школы, лицеи и гимназии, спортивно-оздоровительные комплексы, бассейн и ледовая арена¹⁷.

ИСТОРИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНА ХОРОШЁВО-МНЁВНИКИ

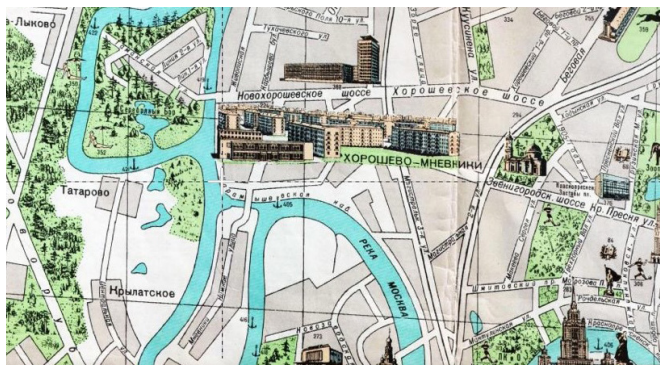
Первое упоминание поселения зафиксировано в 1499 году с названием Ехалово. В XVII веке деревня получает новое название — Мнёвники. Название деревни происходит от старого названия налима — мнень. Уху из этой рыбы называли мнёвой или мнёвье. С рыбным промыслом связано дальнейшее развитие поселения как Хорошёвской дворцовой волости. В начале XX века на территории появилась небольшая красильно-отделочная фабрика купца Меньшикова. В 1927 году был построен галалитовый завод, производивший листовой и палочный галалит для галантерейной промышленности. В марте 1931 года был организован колхоз «Всходы», в который вошла деревня Мнёвники и Карамышево.

Во время строительства канала Москва-Волга часть домов деревень Мнёвники и Карамышево попадала в зону затопления, и было принято решение о переносе домов на 1,5 км. Это место получило название Нижние Мнёвники и впоследствии оказалось на острове из-за строительства Карамышевского гидроузла. Деревня в конце 1940-х годов включена в черту города, а с середины 1950-х годов становится частью района жилой застройки Хорошёво-Мнёвники.



¹⁷ <https://realty.rbc.ru/news/5c5d3fe09a7947dfd0a938a>

СОВРЕМЕННАЯ ИДЕНТИЧНОСТЬ ТЕРРИТОРИИ



Хорошёво-Мнёвники — район, меняющий облик быстрее других за счет активного строительства жилья нового поколения, а также развития новой транспортной и социальной инфраструктуры. Несмотря на функциональную однородность, идентичность района складывается из исторически сложившихся особенностей и современных элементов среды, включающих следующие:

- искусственный канал «Хорошёвское спрямление» с архитектурным ансамблем в акватории с уникальной конструкцией заградительных ворот, комплексом Карамышевской ГЭС, самым высоким вантовым мостом — «Живописный мост»;
- территория Ходынской радиостанции — первая из построенных в Москве, с новой телебашней 2007 года, второй по высоте в Москве после Останкинской;
- большое количество зелёных насаждений — памятник природы Серебряный бор, локальные общественные пространства бульвара Генерала Карбышева, парка Октябрьского радиоцентра;

- уникальный квартал № 74 с ансамблем блочных 5-тиэтажных домов серии I-510, построенных в 1950-х годах XX века, предлагаемый градозащитниками и экспертами к сохранению и музеефикации;
- знаковые на культурной карте Москвы объекты социальной инфраструктуры нового типа — частная гимназия «Хорошко-ла», дом культуры «Берендей», являющиеся инициаторами фестиваля добрососедства жителей Хорошёво-Мнёвники «Районнале»;
- объекты стрит-арта, в том числе граффити на стене дома № 21 по проспекту Маршала Жукова известного художника-муралиста из Буэнос-Айреса Мартина Рона.

Существующие шаги по развитию района, включая строительство новых станций метро, реновацию жилищного фонда и редевелопмент промзон в перспективе позволят привнести в район современные объекты — драйверы развития территории.



ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕРРИТОРИИ РАЗМЕЩЕНИЯ КОНКУРСНОГО ОБЪЕКТА

Станция «Проспект Маршала Жукова» является пересадочной станцией, соединяющей две линии метро — Третий пересадочный контур и Рублёво-Архангельский радиус,— которой отведена роль ключевого транзитного пункта для жителей района Хорошёво-Мнёвники. Тем самым транспортное положение района будет улучшено, повысится связность мест проживания жителей района с основными местами приложения труда, расположенными на территории ММДЦ, планируемого делового района на территории Рублёво-Архангельского.



Схема существующего использования территории

В радиусе комфортной транспортной доступности от планируемой станции метрополитена расположены 33 объекта жилой застройки, реализуемые по программе реновации жилищного фонда в городе Москве, что говорит о потенциале интенсификации использования прилегающей территории. На прилегающей к станции территории есть два ключевых пространственных барьера: улица Народного ополчения и проспект Маршала Жукова, снижающие пешеходную доступность станции.

Территория вокруг проектируемой станции окружена в основном жилой застройкой. Рядом с участком расположения станции находится залесённая территория «Октябрьское радиополе»

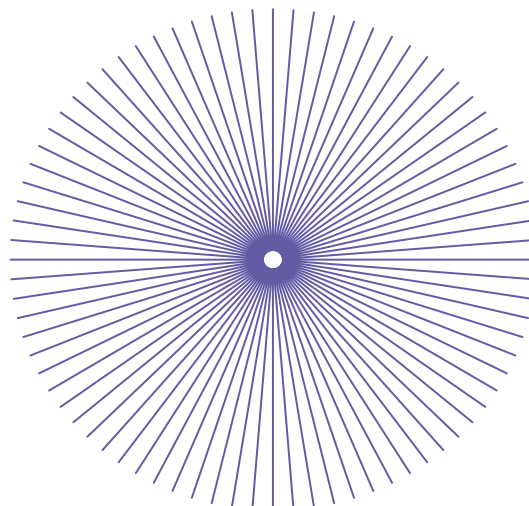
Расположение конкурсного объекта в окружении жилой застройки определяет назначение проектируемой станции: повышение транспортной доступности для жителей

Зона пешеходной доступности 30 мин
Станция «Проспект Маршала Жукова»
Остановки НГПТ



Схема транспортной доступности конкурсной территории

прилегающих жилых кварталов, сокращение времени в пути до общегородских общественных центров и рекреационных территорий, объектов образования. После строительства всех проектируемых станций нового радиуса существенно повысится транспортная доступность для жителей районов СЗАО мест приложения труда, расположенных в таких крупных деловых центрах, как ММДЦ. Помимо этого, предполагается повышение роли внеуличного магистрального транспорта в качестве основного вида транспорта для посещения крупных рекреационных территорий, в частности — музея-усадьбы «Архангельское».



ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТИРУЕМОЙ СТАНЦИИ «ПРОСПЕКТ МАРШАЛА ЖУКОВА»

О станции

Станция «Проспект Маршала Жукова» Рублёво-Архангельской ветки Московского метрополитена расположена в створе улицы Демьяна Бедного на пересечении с проспектом Маршала Жукова. Станция будет располагаться двумя подземными вестибюлями и выходами на тротуары существующих дорог, к остановочным пунктам наземного пассажирского транспорта.

Устройство и размещение входов на станцию обусловлено как планировочными особенностями трассировки УДС, так и ограничениями существующей жилой застройки. При этом создаёт возможность пересадки с БКЛ на Рублёво-Архангельскую линию.

Тип: подземная; мелкого заложения.

Количество платформ: 1

Тип платформы: островная.

Объёмно-планировочное решение

Станционный комплекс будет располагаться на участке линии метро мелкого заложения. По проекту к станции подходит два однопутных тоннеля, в результате чего станция спроектирована с одной островной посадочной платформой. В связи с глубиной расположения подходных тоннелей весь объём станции является подземным. В подземном пространстве будут расположены пешеходные переходы, вестибюли, пассажирская платформа, а также переход на станцию «Улица народного ополчения» БКЛ. На поверхность будут выходить только пассажирские лестничные и лифтовые спуски с павильонами над ними, а также вентиляционные киоски.

Станционный комплекс будет состоять из нескольких основных подземных уровней.

**Открытие станции
запланировано
на 2025 год**

Пассажирские зоны будут расположены в двух подземных уровнях:

- уровень подземных вестибюлей и пешеходных переходов;
- уровень пассажирской платформы.

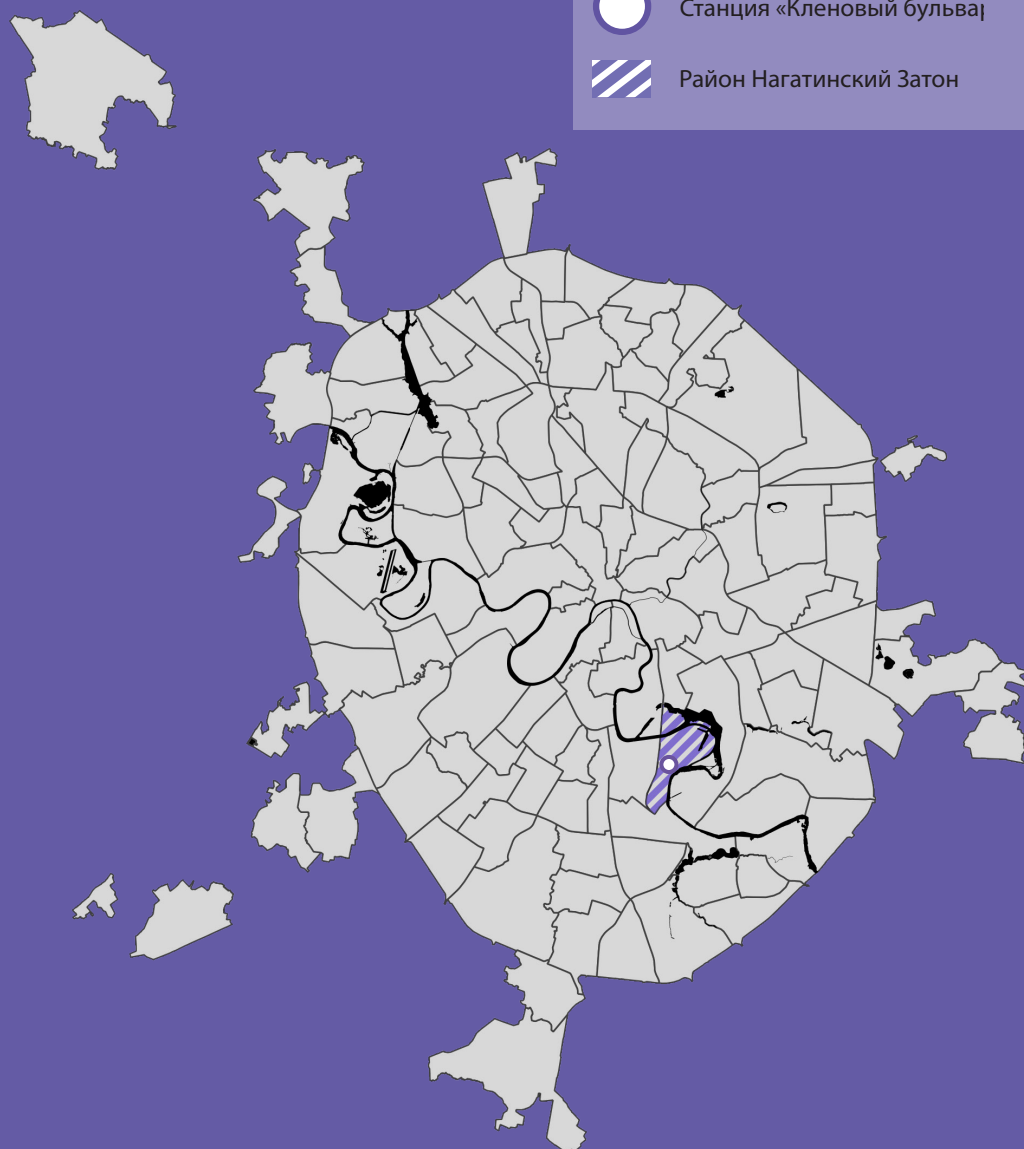
С посадочной платформы станции осуществляется выход к группе эскалаторов, ведущих в подземные вестибюли, расположенные в торцах станции.

Организация движения пассажиров на станции: лестничные спуски в подземные переходы > подземные пешеходные переходы > подземный вестибюль с кассовым залом > два эскалаторных спуска в торцах платформы > пассажирские платформы.

СТАНЦИЯ «КЛЕНОВЫЙ БУЛЬВАР 2»

О станции

Конкурсный объект расположен в районе Нагатинский затон Южного административного округа (ЮАО), в срединном поясе. Район ограничен излучиной Москвы-реки с востока и районом Нагатина-Садовники — с запада.



Ситуационный план. Масштаб города

РАЙОН НАГАТИНСКИЙ ЗАТОН



Ситуационный план. Масштаб района

Район можно назвать полуостровом, так как он ограничен с трёх сторон излучиной Москвы-реки. Считается одним из самых престижных районов в ЮАО. Географическое положение обуславливает самодостаточность и некоторую обособленность района — на текущий момент он не слишком удобен с точки зрения транспортной доступности, однако ситуация значительно улучшится с открытием новых станций метро. Хорошо развита социальная инфраструктура — доступно более 20 детских садов и десяти школ, дом культуры, кинотеатр, библиотеки. К главным культурным достопримечательностям относятся объекты музея-заповедника «Коломенское», храмы Вознесения Господня, Казанской иконы Божьей матери. Основной тип застройки в районе — панельные дома 1960-х годов¹⁸.

ИСТОРИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАЙОНОВ НАГАТИНО И КОЛОМЕНСКОЕ

Нагатино

Село Нагатино дало имена двум районам Южного округа: Нагатинскому затону и Нагатино-Садовники. Происхождение названия села имеет несколько версий. По одной версии оно образовано от словосочетания «на гати», т.е. топкого места, укрепленного хворостом, брёвнами и насыпной землёй. Также ранее название села писалось с «о» в первом слоге: «Ногатинское», «Ногатино» и, возможно, название села произошло от слова «ногаты» (разрубленные пополам или на четыре части арабские серебряные дирхемы, которые взимались с купеческих караванов).

Первое упоминание села датировано 1331 г. в составе дворцовой Коломенской волости. Село включало в себя несколько деревень хуторского типа. Жители деревни занимались сельским хозяйством, выращивая на продажу капусту и огурцы, занимались судостроительной и судоремонтной работой.

После реформы 1861 года была образована Нагатинская волость, и в селе располагались волостное управление, суд, трактиры, удельное училище.

В XIX веке в Нагатинском затоне был построен судоремонтный завод, рядом с которым возникает заводская слобода. В 1917 году в Нагатино создан колхоз «Огородный гигант». В 1960 году Нагатино вошло в черту Москвы. После реконструкции Нагатинской поймы и сооружения нового речного русла была построена Нагатинская набережная, сформировался новый речной фасад правого берега Москвы-реки.



Коломенское

Название села произошло от славянского слова «коло» (сейчас это слово «околица») и может переводиться как «окрестное». По другой версии происхождения названия села от слова «колоймище» — кладбище. Согласно другой легенде, село основали жители Коломны, спасавшиеся бегством от войск Батыя. Первые документальные упоминания о Коломенском относятся к XIV веку (записи в духовных грамотах Ивана Калиты (1336-1339 годов)). Вначале село являлось вотчиной великих князей, а затем русских царей.

С XIV века Коломенское становится летней загородной усадьбой Московских правителей, а в период с XVI по XVII века в усадьбе формируется уникальный архитектурный ансамбль, объекты которого включены в 1994 году в Список всемирного наследия ЮНЕСКО. Нынешний государственный художественный историко-архитектурный и природно-ландшафтный музей-заповедник «Коломенское» занимает площадь 390 га. Ансамбль усадьбы Коломенское принят под государственную охрану в качестве объекта культурного наследия федерального значения.

СОВРЕМЕННАЯ ИДЕНТИЧНОСТЬ ТЕРРИТОРИИ

Нагатинский Затон — обособленный и самодостаточный район. Среди отличительных особенностей локальной идентичности можно выделить следующие:

- инженерный уклад: в районе расположена школа № 1523 — одно из сильнейших учебных заведений Москвы, предвуниверситет Национального ядерного университета МИФИ, первый в Москве детский технопарк «Кванториум», современный технопарк «Итэлма», объединяющий предприятия в области радиоэлектроники, приборостроения и информационных технологий;
- культурное развитие: одним из центров районной жизни является Дом культуры «Нагатино», открытый в 1967 году при Московском судостроительном заводе в качестве Клуба юных водников;
- своеобразный паблик-арт: работы скульптора Андрея Асерьянца, известные как «скульптуры Нагатинского Затона», выполненные из промышленного мусора.

Наиболее известным объектом-аттрактором является тематический парк «Остров мечты» — крупнейший крытый парк аттракционов в Европе, открывшийся в Нагатинской пойме в феврале 2020 года.

ХАРАКТЕРИСТИКА ТЕРРИТОРИИ РАЗМЕЩЕНИЯ КОНКУРСНОГО ОБЪЕКТА

Проектируемая станция «Кленовый бульвар 2» является частью транспортно-пересадочного узла, формируемого БКЛ и перспективной Бирюлёвской веткой метро. Помимо очевидных транспортно-логистических преимуществ для жителей района Нагатинский затон особенностью данной станции является обеспечение необходимой связанности районов Курьяново и Бирюлёво, а также удобный доступ к Музею-заповеднику «Коломенское». Сеть маршрутов НГПТ интегрирована с потенциальным местом расположения станции. Зона транспортной доступности станции покрывает практически всю территорию Нагатинского затона. Формируемый транспортно-пересадочный узел предполагает также размещение объектов торговли и услуг.

Самым современным объектом на территории района является открытый в 2020 г. крупнейший крытый тематический парк развлечений в Европе «Остров мечты», в состав которого также входят торгово-развлекательный комплекс и ландшафтный парк. Среди объектов жилищного строительства стоит отметить городской квартал «Ривер Парк» с собственной набережной на первой линии реки Москвы, строительство которого идёт с 2016 года.



Схема существующего использования территории

СХЕМА СУЩЕСТВУЮЩЕГО ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ТЕРРИТОРИИ

В перспективе в районе предполагается дальнейшее строительство объектов жилой недвижимости, реализуемой в рамках Программы реновации жилищного фонда в городе Москве (53 жилых здания).

На сегодняшний день к участку размещения проектируемой станции примыкают участки улично-дорожной сети, парковки автомобилей, участки озеленения. В зоне комфортной пешеходной доступности от проектируемой станции находится МГОМЗ «Коломенское».

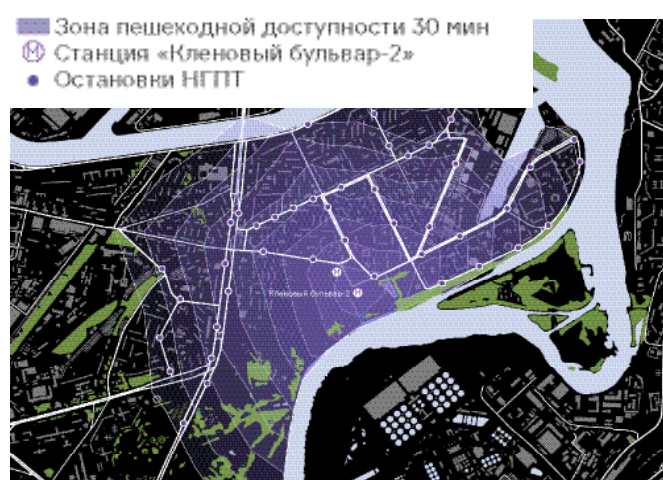
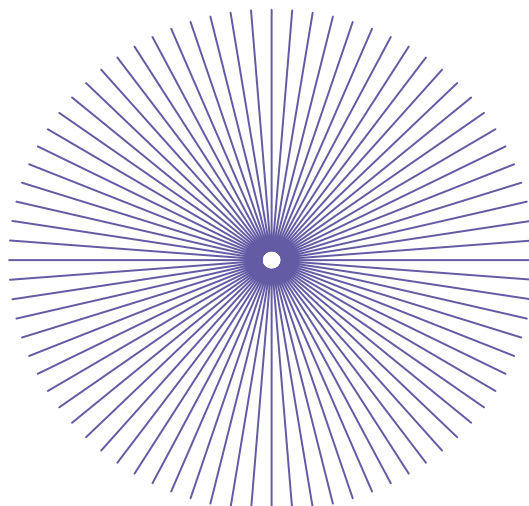


Схема транспортной доступности конкурсной территории



ХАРАКТЕРИСТИКА ПРОЕКТИРУЕМОЙ СТАНЦИИ «КЛЕНОВЫЙ БУЛЬВАР 2»

О станции

Проектируемая станция «Кленовый бульвар 2» планируемой Бирюлёвской ветки Московского метрополитена расположена в створе Кленового бульвара на пересечении с Коломенской улицей, с сочленением по вестибюлям с одноимённой станцией БКЛ в торце восточного вестибюля последней. Станция будет располагать двумя подземными вестибюлями и выходами на тротуары существующих дорог к остановкам общественного транспорта. Устройство и размещение входов на станцию обусловлено как планировочными особенностями трассировки УДС, так и планами развития ТПУ на базе будущей связи, создающей возможность пересадки с БКЛ на Бирюлёвскую линию.

Тип: подземная; мелкого заложения.

Количество платформ: 1

Тип платформы: островная.

Объемно-планировочное решение

Станционный комплекс будет располагаться на участке линии метро мелкого заложения. По проекту к станции подходит два однопутных тоннеля, в результате чего станция спроектирована с одной островной посадочной платформой. В связи с глубиной расположения подходов тоннелей весь объём станции является подземным. В подземном пространстве будут расположены пешеходные переходы, вестибюли, пассажирская платформа, а также переход на станцию «Кленовый бульвар» БКЛ с пропускной способностью не менее 20 тыс. пассажиров в утренний час пик. На поверхность будут выходить только пассажирские лестничные и лифтовые спуски с павильонами над ними, а также вентиляционные киоски.

**Открытие станции
запланировано
на 2025 год**

Станционный комплекс будет состоять из нескольких основных подземных уровней. Пассажирские зоны будут расположены в двух подземных уровнях:

- уровень подземных вестибюлей и уровень пешеходных переходов;
- уровень пассажирской платформы.

С посадочной платформы станции осуществляется выход к лестничным маршам, ведущим в подземные вестибюли, расположенные в торцах станции, а также переход на одноимённую станцию БКЛ.

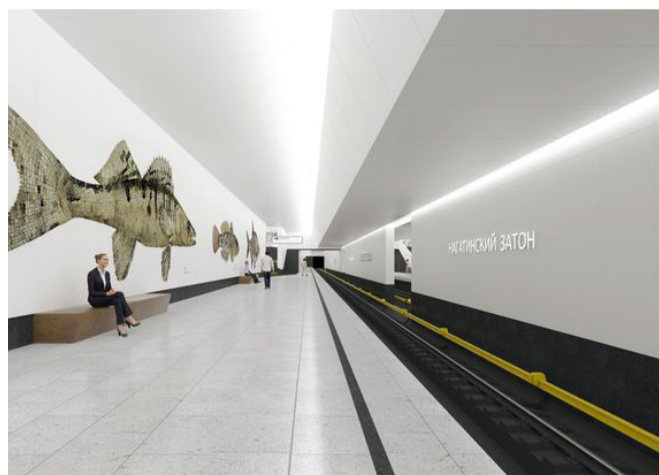
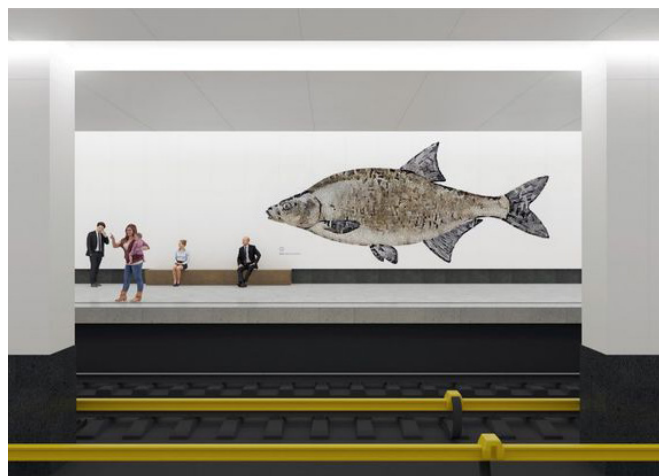
Организация движения пассажиров на станции: лестничные спуски в подземные переходы > подземные пешеходные переходы > подземный вестибюль с кассовым залом > два лестничных спуска в торцах платформы > пассажирские платформы.

**В 2018 ГОДУ БЫЛ ПРОВЕДЁН ОТКРЫТЫЙ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОНКУРС НА РАЗРАБОТКУ
АРХИТЕКТУРНОГО ОБЛИКА СТАНЦИЙ
«КЛЕНОВЫЙ БУЛЬВАР» И «НАГАТИНСКИЙ
ЗАТОН».**

**ПОБЕДИТЕЛЕМ В НОМИНАЦИИ «КЛЕНОВЫЙ
БУЛЬВАР» СТАЛО БЮРО ARCHSLON.**



**ПОБЕДИТЕЛЕМ В НОМИНАЦИИ «НАГАТИНСКИЙ
ЗАТОН» СТАЛО БЮРО ZA BOR.**

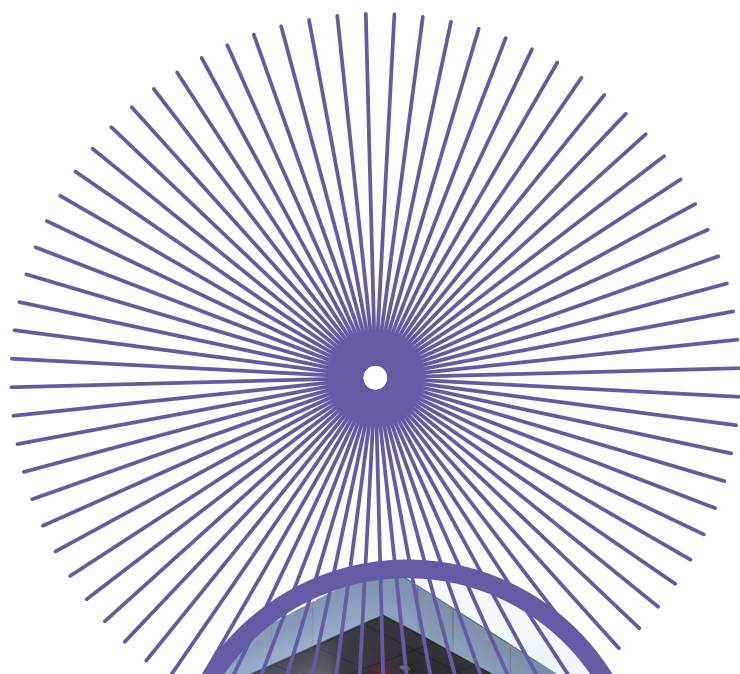


ПРОЕКТЫ НАХОДЯТСЯ В СТАДИИ РЕАЛИЗАЦИИ

ПРИНЦИПЫ РАЗРАБОТКИ КОНЦЕПЦИИ

Предложения конкурсантов должны учитывать следующие параметры:

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



Международный конкурс

на разработку архитектурно-художественной
концепции станций Московского метрополитена:
«Проспект Маршала Жукова», «Кленовый бульвар 2»

Организатор

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

info@design-metro.ru
design-metro.ru
+7 (495) 123-45-53