

Характеризуются архитектурное решение и назначение транспортно-пересадочного узла «Нижегородская»; значение взаимодействия между ведущими проектными командами разного профиля. Описывается и показывается символично-художественный компонент проекта и его реализации.

Ключевые слова: транспортный узел; Москва; навигация; пассажиропотоки; архитектура; арт-объект. /

The article features the architectural solution and purpose of the Nizhegorodskaya transport and interchange hub, as well as the importance of interaction between the leading design teams of different profiles. It describes the symbolic and artistic component of the project and its implementation.

Keywords: transport hub; Moscow; navigation; passenger flows; architecture; art-object.



объект номера / object of the issue

ТПУ «Нижегородская» (Рязанская) в Москве /

“Nizhegorodskaya” (Ryazanskaya) transport hub in Moscow







ТПУ «Нижегородская» (Рязанская) в Москве / “Nizhegorodskaya” (Ryazanskaya) transport hub in Moscow

Место нахождения

Москва, Рязанский пр-т, стр. 1

Клиент МОСИНЖИНВЕСТ

Год 2012–2020

Типология Транспорт

Статус Реализация

Архитекторы

Т. Башкаев, Д. Шитов, В. Иорданова, М. Хаханова, В. Патов,
А. Медведева, А. Крохина, А. Карпунина, Л. Шилькова, А. Даровских,
Е. Гончарова, Т. Пирожкова, Н. Каверин, О. Каверина, Л. Купершмидт,
М. Васильев, С. Габараева, Л. Кукаева (ГИП)

Конструкторы и инженеры

З. Драганова, В. Пронина

Партнеры

НИИПИ Генплана Москвы, ОАО МКЖД, Моспроект-3,
Ленметрогипротранс, Гипротранспуть, ARTEZA, ГК Албирис

Показатели

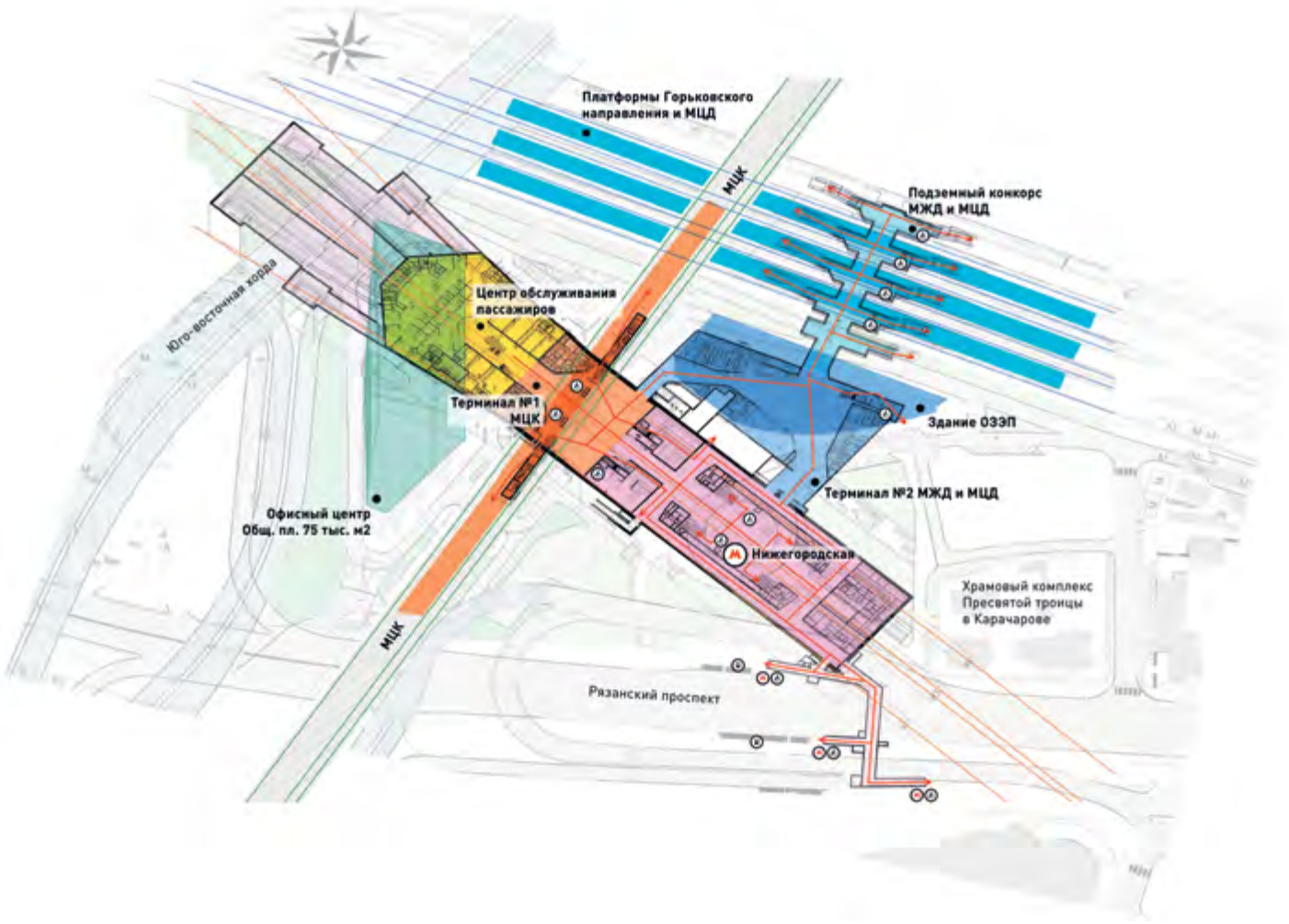
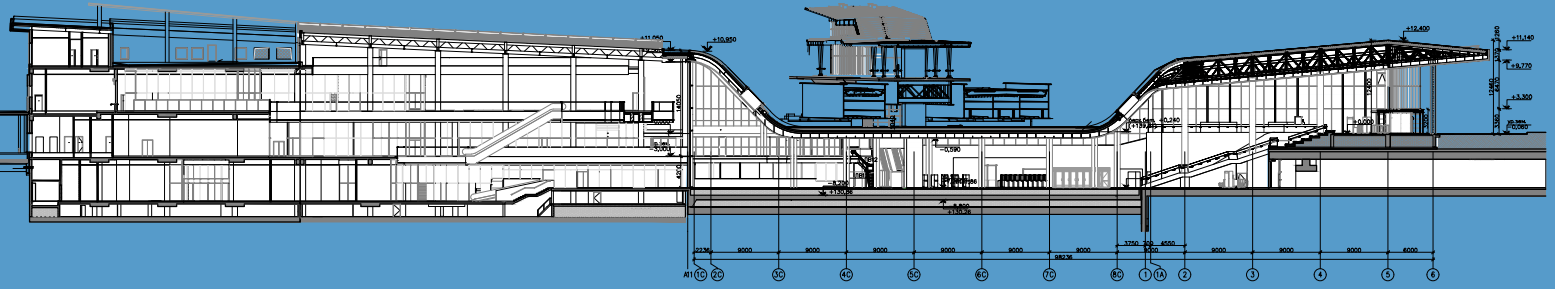
14967 м² – наземная площадь

9653 м² – подземная площадь









Nizhegorodskaya transport interchange, which started operation in 2020, became the largest transport hub in Europe. Five urban and suburban rapid transport systems come in this hub simultaneously.

Multiple terminals of transport system locate at different levels. ABTB Architectural bureau proposed to combine the lobby of the city train terminal and metro stations vestibule to form a high spacious entrance hall with natural light under the railway overpass, which is easy to navigate and pleasant to stay in.

Architectural image of the building bases on the idea of the volumes overflow, united by a common ribbon-roof which composes elements of the hub into a single ensemble. The theme of the continuous wave is also applied on the platform – the roof of the escalator pavilions turns into the platform canopies and the interior space of entrance hall, which was also designed by ABTB.



ТИМУР БАШКАЕВ /
TIMUR BASHKAEV
автор / author

Комментарий автора

Введенный в 2020 году транспортно-пересадочный узел «Нижегородская» стал крупнейшим в Европе объектом транспортного назначения. В него входят одновременно пять систем скоростного транспорта – Московское центральное кольцо, Московские центральные диаметры, пригородные поезда и две линии метрополитена.

В едином объеме здания – три пассажирских терминала (МЦК, Горьковского направления московской железной дороги и вестибюль метрополитена), а также центр обслуживания пассажиров. Кроме того, в состав ТПУ входят объединенное здание эксплуатационного персонала станции (ОЗЭП) и башня офисно-гостиничного центра.

Все три терминала объединены и закольцованы пешеходными связями, что делает ориентацию в этом сложнейшем ТПУ очень простой. Такая компоновка позволяет оптимально распределить пассажиропотоки между метро, МЦК и железной дорогой и избежать излишней концентрации пассажиров со всех направлений в одной точке.

Важной особенностью ТПУ «Нижегородская» является расположение всех терминалов в разных уровнях. Платформа МЦК находится над землей на железнодорожной эстакаде, станция «Карачарово» – на земле, а обе станции метро – глубоко под землей. АБТБ предложило объединить вестибюли терминала МЦК и станций метро и сформировать под железнодорожной эстакадой высокий просторный пассажирский зал с верхним и боковым естественным светом, в котором легко ориентироваться и приятно находиться.

Архитектурное решение здания ТПУ основано на идее перетекания объемов, объединенных общей лентой-крышей, связывающей отдельные элементы ТПУ в единый ансамбль.

Для реализации кровли необходимо было выбрать материал и технологию, которые бы максимально точно воплотили идею ее непрерывного, перетекающего формообразования.

С этой задачей прекрасно справилась компания Riverclack, которая специализируется на проектировании поверхностей кровли со сложной геометрией производит кровельные панели из алюминия серии 5754 с добавлением магния. Этот сплав, по сравнению с обычно

используемым для кровли алюминием серии 3000, отличается очень высокой гибкостью, эластичностью и одновременно прочностью.

Наиболее сложный и интересный участок ленты-крыши ТПУ «Рязанская» – участок с каландрированными панелями. Основное формообразование такого участка предполагает криволинейную конфигурацию металлокаркаса: на него укладывается профилированный настил, омега-профиль, на котором монтируются адаптивные кронштейны, далее – профиль обрешетки и клипы Riverclack. Адаптивные кронштейны позволяют установить клипы Riverclack под любым углом, тем самым мы обеспечиваем возможность монтажа панелей Riverclack сложной геометрической формы. В данном случае основной радиус каландрации составил 6,3 м.





Очевидный аргумент в пользу выбора системы Riverclack – простой и быстрый монтаж без перфорации, путем защелкивания, в результате чего образуется дренажный канал, и система становится абсолютно водонепроницаемой.

Разработка проекта кровли компанией Riverclack осуществлялась посредством полного трехмерного моделирования, включая разработку производственной документации в 3D с использованием BIM технологий.

Тема протяженной единой волны применена и на платформе, где кровля эскалаторных павильонов переходит в навесы платформы и внутреннее пространство интерьера, который также разрабатывался АБТБ.

Уникальность объекта заключается и в широкой коллаборации между ведущими проектными командами разного профиля. Общую концепцию, архитектурно-градостроительные решения узла разработало АБТБ; проект планировки территории и транспортную схему – Инсти-

тут Генерального плана города Москвы; проект станций метро разрабатывал институт «Ленметрогипротранс»; платформу «Карачарово» Горьковской железной дороги – «Гипротранспуть», а благоустройство территории поручили компании Arteza.

Художественным центром открытой площади перед входом в ТПУ является разработанный АБТБ арт-объект – композиция из перетекающих друг в друга колец, сливающихся в непрерывную ленту Мебиуса. Сами кольца символизируют собой знаменитые московские кольца: Московское центральное кольцо (МЦК) и большая кольцевая линия метрополитена (БКЛ), имеющие одну из двух точек пересечения как раз в ТПУ «Нижегородская»; в середине парит стальная сфера, на которой отпечатались все радиальные линии внутри старой кольцевой линии метро, символизируя бесконечные переплетения московских дорог.

