

УДК 711.168

Е.С. Мельцова

Пермский национальный исследовательский
политехнический университет

ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ ТЕРРИТОРИИ ВОКРУГ ВОКЗАЛА ПЕРМЬ-2

Рассмотрены возможности преобразования территории вокруг вокзала Пермь-2. Регенерация территории путем расширения кампуса университета, уплотнения сети улиц, строительства мультимодального транспортного узла и новых учреждений социального обслуживания населения, а также повышения качества городской среды.

Ключевые слова: Стратегический мастер-план Перми, Генеральный план города Перми, станция Пермь-2, вокзал, реконструкция, открытый университет, смешанное использование, городской общественный транспорт, пешеходное и велосипедное движение.

Город Пермь занимает стратегически важную позицию в евразийской сети железных дорог, располагаясь на Транссибирской магистрали. Вокзал Пермь-2 – главный вокзал города, принимающий основной поток пассажиров, грузовой и почтовой корреспонденции. Основные функции железнодорожной станции: обслуживание пассажиров, транспортировка, сортировка и краткосрочное хранение различных грузов и почты, а также ремонт и хранение подвижного состава.

Вокзал спроектирован по островному типу: здание вокзала размещено на стрелке между двумя направлениями – главным (основная ветка Транссибирской магистрали, направление на Москву и Владивосток) и горнозаводским (внутрирегиональное сообщение).

Планировочная организация была заложена при строительстве пригородной станции Пермь-Заимки Котласской железной дороги в конце XIX в., движение по которой открылось 1 февраля 1899 г. Вокзал Пермь (сейчас вокзал Пермь-1) постепенно утратил свои функции главного вокзала с началом работы новой железной дороги. В 1909 г. на месте пригородной станции Пермь-Заимки состоялось открытие первого здания железнодорожного вокзала Пермь-2 – центрального вокзала го-

рода. Существующее здание вокзала, оборудованное подземным переходом, было построено в 1963 г. в связи с ростом пассажиропотока.

В плане привокзальная площадь представляет собой равнобедренный треугольник, в вершине которого расположено здание вокзала (рис. 1). Планировка территории во многом обусловлена трассировкой железной дороги и необходимым повышением уровня дорожного полотна выше отметки катастрофического затопления.



Рис. 1. Вид на существующую привокзальную площадь и вокзал Пермь-2

Пассажиры прибывают на вокзал преимущественно городским общественным транспортом. На привокзальную площадь подведены линии городского автобуса, трамвая и троллейбуса. Однако остановки удалены от вокзала более чем на 300 м. Необходимость преодоления столь значительного расстояния вызывает дискомфорт у пассажиров с багажом. Перед зданием вокзала расположена стоянка такси и пешеходная площадь с информационными табло и входом в подземный переход, ведущий к платформам. Потребность в местах для парковки автомобилей пассажиров удовлетворятся за счет использования пешеходной части привокзальной площади, тротуаров и разворотной площадки на улице Ленина.

Район, прилегающий к железнодорожной станции, в советское время активно развивавшийся как мощный промышленный и логистический узел, сегодня переживает упадок. Территории, оставленные заводами и фабриками, пустуют. Низкая интенсивность использования территории станции, устаревшие технологии организации движения железнодорожного транспорта, смешение потоков грузового и пассажирского транспорта приводят к повышению экологической нагрузки на окружающую территорию, создают негативный образ важного городского объекта. Эти факторы способствуют формированию своеобразной «зоны отчуждения» вокруг вокзала.

Близость к реке Каме, центральному деловому району города и кампусу университета – сильные стороны этой территории. Однако протяженная проходящая по насыпи железная дорога отдаляет территорию от центра города. Это сказывается как на транспортной доступности, так и на целостности пространства. Тоннели в насыпи железной дороги недостаточны для организации качественных городских связей. Пространство перед вокзалом занято крупными объектами транспортной инфраструктуры: кольцевая развязка на площади Гайдара, широкие улицы, которые создают недружелюбное общественное пространство, малопригодное для пешеходов. За вокзалом начинается территория, непригодная для пешеходов и недоступная для горожан.

Слабые транспортные связи с центром города, низкая плотность населения, особенности освоения под промышленное использование, избыточность инженерной инфраструктуры делают территорию, расположенную около вокзала, непривлекательной для застройщиков и горожан.

К факторам, наиболее препятствующим нормальному функционированию территории вокруг железнодорожной станции, относятся:

- отсутствие городской жизни на станции;
- заброшенность, высокая степень загрязнения и низкое качество среды;
- регрессивное землепользование;

- разреженность застройки;
- малая доступность общественного транспорта;
- развитие самого вокзала, но не территорий окружающих его;
- наличие грузового железнодорожного транспорта, в том числе перевозящего грязные и опасные грузы;
- опасность затопления;
- рост потока личного транспорта и увеличение числа и площади инфраструктурных объектов;
- разрозненность решений и отсутствие взаимосвязи в усилиях, прилагаемых городской и региональной властью, частными инвесторами.

Возможная концепция трансформации и развития привокзальных территорий описана в Стратегическом мастер-плане города Перми. Местоположение на карте города и мира, многофункциональное использование, смешанное предложение, близость рекреационных объектов, удобное сообщение с другими районами города и региона, концепция станции как «базара», направленность на непрограммируемое (спонтанное) использование, на потребителя – это возможности развития территории.

Мастер-план [1] предлагает использовать долину реки Данилихи в качестве зеленой зоны, создать переходное пространство между центральной частью города и привокзальным районом; установить четкую пространственную связь с использованием улиц Петропавловская и Ленина в целях визуального объединения города и вокзала; усилить общую связность территории улицами, трассированными вдоль долины реки Данилихи. Продольные и радиальные связи должны стать важными элементами, формирующими основу для создания успешного общественного пространства вокруг вокзала (рис. 2).

Дополнить положения Мастер-плана по стратегическому развитию городского района могут решения, направленные на емкое преобразование и переосмысление привокзальной территории. Основой развития привокзальной территории должно стать объединение интересов крупного инвестора ОАО «Российские железные дороги», университета с градостроительной политикой региона.



Рис. 2. Эскиз застройки территории вокруг вокзала Пермь-2
(по материалам Стратегического мастер-плана города Перми)

Одним из возможных направлений преобразования при- вокзальной территории может быть концепция «открытого» университетского кампуса, интегрированного в городскую застройку.

Университеты, рассредоточенные в городской среде, – новая и успешно работающая во многих странах стратегия [2]. Основная задача ее реализации – установление мощных материальных и ментальных связей между будущей застройкой и университетом, позволяющих университету стать сердцем городского района.

Здания дореволюционной постройки и советские промышленные сооружения: цеха и склады, элеваторы и продуктопроводы – точки притяжения студентов и жителей. Особая эстетика «промки» интересна молодым ученым, художникам и архитекторам, а значит, в скором времени в этих зданиях разместятся научные лаборатории, опытные производства, различные студии, наукоемкие производства, офисы, галереи, книжные магазины. Спортивная инфраструктура, библиотеки и лектории будут равно доступны для студентов и горожан. Таким образом реализуется идея непрерывного образования. Недорогое жилье для студентов и преподавателей, привлекательное и доступное также и для жителей города, формирует постоянное население.

Реализация сценария предполагает создание двух крупных центров: образовательного и культурного. Образовательный центр уже существует – Пермский государственный национальный исследовательский университет. Новый культурный центр следует разместить в противовес образовательному в противоположной части района. Между этими ядрами постепенно сложатся особые связи. В действительности они будут представлять собой непрерывные цепочки из предприятий малого и среднего бизнеса и учреждений дополнительного образования и повседневного обслуживания жителей района и города (рис. 3).



Рис. 3. Схема смешанного использования территории

Успешное преобразование территории зависит от решения конкретных планировочных задач и управленческих решений, таких как:

- уплотнение застройки;
- формирование связей между университетом и жителями района, города;

- векторное (направленное) расширение границ университета, связанное с удовлетворением потребностей различных научных отделений;
- создание культурного окружения, предлагающего культурные акции и образовательные возможности для студентов и горожан;
- расширение предложения новых площадей для ведения бизнеса, обслуживающего нужды культурного кластера и университета и жителей.

Стратегия развития через уплотнение позволит оптимально организовать использование территории на всех этапах строительства, постепенно наращивая интенсивность застройки в районе в целом, не повышая концентрацию активности в отдельных кварталах.

За счет новых улиц, ведущих к реке, формируется мелкоячеистая планировочная структура района. Плотная сетка улиц и кварталы малого размера обеспечивают многовариантность маршрутов движения пешеходов и велосипедистов, способствуют смешанному использованию застройки (mixed use).

Организирующими элементами образуемой сети общественных пространств должны быть открытые обучающие публичные пространства (университетские экспозиции, выставки актуального искусства, открытый ботанический сад, публичные площади) и основные (продольные и радиальные) и вспомогательные (квартальные) линейные связи: улицы Данцина и Барамзиной, прочие пешеходные и велосипедные маршруты.

Формирование новых и усиление существующих связей позволяют оживить территорию вокруг вокзала и объединить людей, постоянно ее использующих. Видимые (общественный транспорт, открытые публичные пространства) и невидимые связи обеспечивают информативность, доступность и безопасность пространства, способствуют идентификации и структуризации пространства.

По существующим железнодорожным путям возможно осуществить запуск нового маршрута рельсового транспорта, который повысит физическую связность и транспортную доступность территории, сделает ее более привлекательной для развития бизнеса.

Усиление связей района с аэропортом, лесными территориями на юге, центром города и речным вокзалом поможет избежать негативных последствий частного развития вокзала. Базовая концепция использования пространства перед вокзалом призвана сгладить несоответствия между темпами развития нового транспортного узла и окружающей городской среды.

Структурировать сегодня единое и слаборасчлененное пространство поможет разделение площади на зоны: вокзальная площадь, зона мелкорозничной торговли – «базар», туристическая зона (информационный и туристический центр, остановки общественного транспорта и такси); университетская зона (событийные пространства, университетские здания); зеленая зона (выставочное пространство и парк). Эскиз застройки привокзальной площади показан на рис. 4.



Рис. 4. Эскиз застройки привокзальной площади

Дополнительную активность территории может придать нестандартное использование железнодорожной насыпи для размещения магазинов и мастерских (рис. 5).

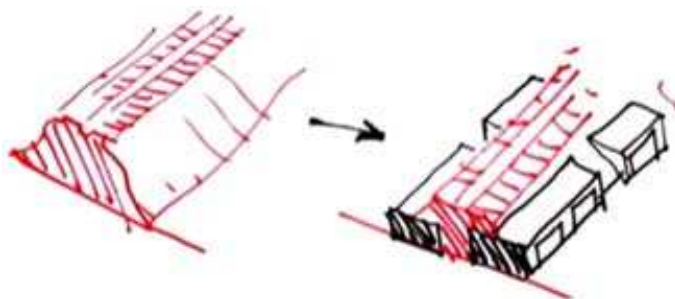


Рис. 5. Принципиальная схема размещения сооружений в существующей насыпи под полотном железной дороги

Одной из особенностей привокзального района является его притяжение к двум «полюсам»: реке (голубая зона) и лесопарку (зеленая зона). Пространственная интеграция этих зон, открытие заново речного фронта придаст дополнительную ценность территории. Локальная зеленая стратегия должна быть направлена на максимально полное использование имеющихся открытых пространств, на упорядочивание и рекультивацию пустующих деградировавших территорий, что позволит раскрыть ландшафтно-рекреационный потенциал района. Особенно действенны нетрадиционные подходы к озеленению, например, вертикальное озеленение технических конструкций железной дороги. Эскизные решения ландшафтного переосмысления территории представлены на рис. 6.



Рис. 6. Эскизные решения преобразования открытых территорий

Предлагаемая концепция яркого молодежного района позволит не только решить первостепенные задачи города, связанные с упорядочиванием привокзального пространства, восстановлением заброшенных территорий, но и будет способствовать созданию видимого имиджа постиндустриального города, нового лица Перми ХХІ в. – города для жизни, работы и развлечений.

Библиографический список

1. Преобразование города. Стратегический мастер-план города Перми / под ред. КСАР Architects&Planners (Роттердам, Нидерланды). – Пермь: Студия «Зёбра», 2010. – С. 502–519.

2. Rosenfield K. Shortlist announced for the North West Cambridge extension // ArchDaily: электрон. журн. – 2012. – 14 Mar. – URL: www.archdaily.com/216840.

References

1. Preobrazovanie goroda. Strategicheskii master-plan goroda Permi [Transforming the city. Perm strategic master-plan]. Eds. KCAP Architects&Planners (Rotterdam, Niderland). Perm, 2010, pp. 502–519.

2. Rosenfield K. Shortlist announced for the North West Cambridge extension. *ArchDaily*, 14 Mar 2012, available at: www.archdaily.com/216840.

Получено 20.01.2013

E. Meltcova

RETHINKING PERM-2 STATION AREA

Various proposals to rethinking Perm-2 station area. Extension campus of the University, new street network, new transport hub and new attractors will help to regenerate this part of city and to improve the quality of urban environment.

Keywords: Perm, Perm Strategic Masterplan, Perm General Plan, Perm-2 station area, rethinking, open university, mixed use, public transport, micromobility.

Мельцова Екатерина Сергеевна (Пермь, Россия) – студент гр. ПГС-12-2М, Пермский национальный исследовательский политехнический университет (614990, г. Пермь, Комсомольский пр., 29, e-mail: meltcova@gmail.com).

Meltcova Ekaterina (Perm, Russia) – student, Perm National Research Polytechnic University (614990, Perm, Komsomol av., 29, e-mail: meltcova@gmail.com).