



Daniel Załuski

Zintegrowane węzły przesiadkowe przy małych dworcach kolejowych

Fot. 1. Sławno – plac dworcowy z ruchem lewostronnym. Fot. D. Załuski

Współczesny dworzec kolejowy nie może być już traktowany jedynie jako przystanek kolejowy, ale jako punkt integrujący różne środki transportu w formie zintegrowanego węzła przesiadkowego. Tylko całościowe myślenie o transporcie w regionie, czyli również lepsze skomunikowanie kolei z innymi środkami transportu, może przełożyć się na lepsze wykorzystanie komunikacji zbiorowej, lepsze napełnienie pociągów, większą częstotliwość ich przejazdów, a zarazem bardziej efektywne wykorzystanie całego systemu.

W artykule opisano projektowane i zrealizowane polskie, zintegrowane węzły przesiadkowe powiązane z dworcami kolejowymi. Skupiono się na małych dworcach, przy czym przez „małe” rozumie się dworce o niewielkiej kubaturze, ale niekoniecznie o małym ruchu pasażerskim.

Podstawowe definicje zintegrowanego węzła przesiadkowego i dworca

Zgodnie z ustawą o publicznym transporcie zbiorowym zintegrowany węzeł przesiadkowy jest „miejszem umożliwiającym dogodną zmianę środka transportu wyposażonym w niezbędną dla obsługi podróży infrastrukturę, w szczególności: miejsca postojowe, przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów, systemy informacyjne umożliwiające zapoznanie się zwłaszcza z rozkładem jazdy, linią komunikacyjną lub siecią komunikacyjną”.

Dworzec w świetle powyższej ustawy jest „miejszem przeznaczonym do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych”. Zgodnie z ustawą o transporcie kolejowym dworzec kolejowy jest „usytuowanym na obszarze kolejowym obiektem budowlanym lub zespołem obiektów budowlanych do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów”.

Organizacja zintegrowanego węzła przesiadkowego

Planując zintegrowany węzeł przesiadkowy przy dworcu kolejowym, należy rozważyć, kto ma taki węzeł zorganizować, tzn. zbudować, a następnie eksploatować i nim zarządzać. Można przyjąć, iż właścicielem dworca i terenu otaczającego go jest zazwyczaj Skarb Państwa, a użytkownikiem wieczystym PKP S.A. lub PKP PLK S.A. Zatem wydaje się, iż organizatorem węzła winien być zarządca infrastruktury kolejowej. Zgodnie z §7 ust. 1 pkt 6 Statutu PKP S.A. do zadań statutowych spółki należy m.in. działalność usługowa wspomagająca transport lądowy (PKD 52.21.Z). Zgodnie z Polską Klasyfikacją Działalności (PKD) sekcja ta obejmuje: (1) działalność związaną z przewozem osób lub towarów, realizowaną przez transport kolejowy, rurociągowy, drogowy, wodny lub powietrzny, (2) działalność wspomagającą przewozy, świadczoną przez stacje, porty, dworce kolejowe, autobusowe itp., terminale w zakresie kontroli ruchu, obsługi pasażerów, bagażu i ładunków, (3) wynajem sprzętu transportowego z kierowcą lub załogą, (4) działalność pocztową i kurierską.

Przeglądając ustawę o transporcie kolejowym, trudno się jednak dopatrzeć warunków finansowania takich węzłów przez Skarb Państwa na rzecz PKP S.A. lub PKP PLK S.A. Podobnie nieczytelne są możliwości finansowania węzłów przez samorządy gminne, o ile obsługują one nie tylko komunikację publiczną wewnątrz danej gminy. Zadań cudzych nie mogą też finansować marszałkowie województw.

Kto zatem winien zorganizować węzeł, jeśli ma on w pełni zintegrować różne przystanki kolejowe, przystanki komunikacji gminnej, regionalnej, a czasem krajowej i międzynarodowej, w tym również transport zbiorowy realizowany przez podmioty prywatne, jak i komunikację indywidualną w systemie Kiss&Ride oraz Park&Ride? To pytanie w świetle polskiego prawa pozostaje dziś bez odpowiedzi, a inwestorzy podejmujący się realizacji węzła muszą liczyć się z koniecznością wypracowania pionierskich rozwiązań w zakresie finansowania jego budowy, rozliczania kosztów eksploatacji i zarządzania.

Bariery i ograniczenia w zakresie projektowania i realizacji przydworcowych węzłów przesiadkowych w Polsce

Bałagan legislacyjny organizacji węzłów przesiadkowych przekłada się na chaos prawny związany z tworzeniem takich węzłów. Na podstawie analiz przebudowy licznych dworców autor niniejszego artykułu stwierdził, iż podstawowymi przeszkodami w realizacji zamierzenia są:

- ♦ brak jednego właściciela lub właściciela wieczystego dworca i terenu do niego przylegającego (np. PKP S.A., PKP PLK S.A., Poczta Polska S.A., Skarb Państwa, prywatni właściciele, gmina);
- ♦ brak jednoznacznych uregulowań w zakresie zarządzania gruntami Skarbu Państwa (np. brak ustanowienia dzierżawcy wieczystego dla nieruchomości kolejowych, brak wydzielenia dworca w ramach terenu kolejowego jako osobnej działki geodezyjnej, nieuregulowane kwestie dzierżaw poszczególnych lokali na dworcu, w tym lokali mieszkalnych);
- ♦ konieczność uzyskania prawa do dysponowania gruntem przez inwestora realizującego węzeł, będącego potencjalnym kredytobiorcą (np. w ramach funduszy Jessica) lub będącego beneficjentem środków pomocowych ze Skarbu Państwa, Unii Europejskiej i in. Inwestor nie może realizować inwestycji na cudzym gruncie, nie może też dokapitalizowywać cudzej nieruchomości;
- ♦ brak możliwości pionowego podziału nieruchomości, czyli brak tzw. Prawa Warstwowego (różni właściciele działki na różnych poziomach). Można obecnie stosować swoiste protezy prawne, np. budować węzeł na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą (np. przystanek Wrocław Stadion, przystanek tramwajowy pod dworcem Kraków Główny) lub traktować dworzec autobusowy i kolejowy jako lokale usługowe funkcjonujące w ramach centrum handlowego (np. Katowice Głównie, Warszawa Wileńska i Sopot);
- ♦ brak jednego zarządcy dla całego węzła. Obecnie obiekty na większych dworcach, tj. budynek, perony i tory, są podzielone pomiędzy: PKP Oddział Nieruchomości, PKP Intercity, PKP Przewozy Regionalne i PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Energetyka i in. Do czasu uporządkowania struktury zarządzania stacją trudno będzie mówić o pełnej synchronizacji istniejącego dworca kolejowego z resztą projektowanego węzła;
- ♦ brak uregulowanej sytuacji planistycznej dla obszaru węzła (brak miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego lub plan miejscowy bez ustaleń, sporządzony przed 21.10.2010 r.; konieczność uzyskania decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu na terenie zamkniętym od wojewody, a na pozostałym terenie – od gminy),
- ♦ brak jednego projektu budowlanego dla całej inwestycji w przypadku, gdy inwestycja znajduje się jednocześnie na terenie zamkniętym i poza nim (konieczność uzyskania dwóch odrębnych decyzji o pozwoleniu na budowę od właściwego wojewody i starosty).

W świetle ustawy o transporcie kolejowym sąsiedztwo obszaru kolejowego narzuca liczne ograniczenia zabudowy i zagospodarowania terenu (art. 53 ustawy i rozporządzenie Ministra Infrastruktury „w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zastaw odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych”). Odstępstwo od powyższych przepisów jest dopuszczalne na podstawie art. 57 ustawy. Udzielić zgody na odstępstwo może właściwy organ administracji architektoniczno-budowlanej (tj. wojewoda) w rozumieniu Prawa Budowlanego (art. 82 ust. 3 pkt 3a), po uzyskaniu opinii właściwego zarządcy. W celu maksymalnego skrócenia dystansów pomiędzy przystankami różnych przewoźników konieczne będzie uzyskanie zgody na odstępstwo od przepisów. Procedura ta przyczyni się do wydłużenia procesu projektowego.

Docelowo organizator węzła winien wyłonić zarządcę. Ten powinien koordynować wspólny rozkład jazdy, nadzorować jego wykonywanie, wynajmować przystanki, prowadzić wspólny marketing, dzierżawić powierzchnie komercyjne, dbać o czystość i bezpieczeństwo obiektu. Mógłby nim zostać jeden z operatorów, ale wtedy jego współpraca z innymi przewoźnikami mogłaby być z założenia wadliwa (uprzywilejowywanie własnych pojazdów). Lepiej, gdyby był to niezależny zarządca, wykonujący zadania zlecone przez miasto, powiat i województwo. Najlepszym rozwiązaniem byłoby wyłonienie administratora na etapie projektu budowlanego. Jego uwagi i wnioski mogłyby być ważnym elementem w procesie projektowania. Niestety w polskim prawodawstwie brakuje jednoznacznych uregulowań w zakresie możliwości zarządzania węzłem przez jednego administratora.

Zalecenia w zakresie projektowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych

W celu znalezienia najbardziej optymalnych rozwiązań przestrzennych węzła integracyjnego należy dokonać szeregu analiz, które następnie powinny posłużyć jako wytyczne konkursowe: analiza własności terenu i uregulowań prawno-planistycznych, analiza krajobrazowo-kulturowa, inwentaryzacja budynkowa, inwentaryzacja komunikacyjna, wstępna ocena przepustowości obecnego dworca i szacunkowa zajętość terenu pod projektowany węzeł.

W ramach projektu należy wykonać badania ruchowe w zakresie obecnych i planowanych natężeń ruchu (liczba pasażerów w poszczególnych środkach transportu, zapotrzebowanie na tabor, zapotrzebowanie na przystanki, zapotrzebowanie na parkingi, obciążenie ruchem pojazdów indywidualnych, kierunki ruchu pieszych itd.). Wywiad przeprowadzony z poszczególnymi operatorami nie daje zazwyczaj obiektywnych wyników. Większość przewoźników zawyża swoje prognozy, nie opierając ich na żadnych badaniach. Każdy operator chce zazwyczaj mieć dla siebie osobne przystanki. Dopiero uświadomienie faktu, iż każdy przystanek będzie wynajmowany albo że postój pojazdu będzie opłacany, ostudza zapędy i zmusza do bardziej ekonomicznego myślenia. Szczegółowe badania ruchu kołowego i pieszego muszą być wykonane przed podjęciem prac nad projektem budowlanym.

Dzięki analizie ruchu pieszego będzie można ostatecznie ustalić minimalne szerokości ciągów pieszych, schodów, ramp, peronów itp. Pieszemu winny być podporządkowane wszelkie układy komunikacyjne. Należy dążyć do maksymalnego ograniczenia kolizji pieszego z ruchem kołowym poprzez zastoso-

wanie bezkolizyjnych rozwiązań dwupoziomowych lub czytelny układ jednego, prostoliniowego ciągu pieszego, mogącego przecinać wszystkie jezdnie tylko prostopadłe. Należy ograniczyć pokonywanie dystansów w trakcie przesiadki w poziomie (długość dojść), jak i w pionie (liczba schodów, ramp, poziomów). Dodatkowo ciągi piesze winny stanowić zwartą koncepcję architektoniczną zagospodarowania węzła wraz z lokalizacją w martwych punktach elementów małej architektury (ławek, lamp, wiat-poczekalni, drobnych pawilonów handlowych, tablic ogłoszeniowych itp.) oraz zieleni. Zamiast schodów należy wprowadzać maksymalną liczbę łagodnych pochylni. Rampy dla niepełnosprawnych winny być projektowane z myślą o ułatwieniu drogi wszystkim pieszym (w tym również pieszym z małymi dziećmi, większymi bagażami czy osobom starszym). Windy winny znajdować się w miejscach bardzo dobrze widocznych, spontanicznie kontrolowanych przez użytkowników węzła, ale poza strefami największego przepływu pieszych. Nie należy stosować podnośników przyschodowych, stanowiących jedynie wymówkę projektantów i inwestorów, że spełnione zostały wymogi dostosowania miejsca dla osób niepełnosprawnych; w rzeczywistości podnośniki nie spełniają swoich funkcji, jedynie zagracają schody i raczej nie są używane przez nikogo.

Z doświadczeń autora, jako weryfikującego od 2010 r. projekty przebudowy polskich dworców, wynika, iż projektanci rzadko radzą sobie z właściwym rozplanowaniem ciągów pieszych bez kolizji z przystankami, układami drogowymi, ścieżkami rowerowymi i barierami architektonicznymi. Nie pamiętają też o zadaniu ciągów pieszych, ograniczaniu do niezbędnego minimum dystansów pomiędzy przystankami czy właściwym, hierarchicznym rozlokowaniu przystanków poszczególnych środków transportu w zależności od intensywności użytkowania i wielkości odpraw podróżnych. Zatoki z taksówkami i zatoki Kiss&Ride winny znaleźć się najbliżej wyjścia z dworca kolejowego, następnie – w kolejności od najczęściej do najrzadziej używanych – ulokowane być powinny przystanki tramwajowe, autobusowe komunikacji miejskiej, regionalnej, krajowej i międzynarodowej. Lokalizacja przystanków dla minibusów winny być uzależniona od lokalnej specyfiki. Ścieżki rowerowe raczej nie powinny przecinać placu dworcowego. Należy natomiast pamiętać o przechowalniach dla rowerów lub uwzględnić możliwość podróżowania z rowerami w komunikacji zbiorowej. Parkingi Park&Ride winny być zlokalizowane w odległości do 300 m od węzła (jeśli to możliwe – na gruncie), na terenie nienadającym się pod zabudowę (np. w bezpośrednim sąsiedztwie torów czy na zatorzu). W szczególnym przypadku na obszarach intensywnie zabudowanych, na przykład śródmiejskich, można odstąpić od realizacji parkingów w systemie Park&Ride. Projektanci winni również ograniczać liczbę miejsc niebezpiecznych (miejsca źle oświetlone, zaułki, wnęki, strefy o ograniczonej kontroli, miejsca nadmiernie zatłoczone, niewłaściwie oznakowane, labiryntowe układy komunikacyjne i in.).

Projektując węzeł, należy pamiętać o dyspozytorni ruchu, ochronie obiektu, służbach porządkowych i serwisujących, pierwszej pomocy medycznej, toaletach dla pracowników, kierowców i pasażerów. Na większych węzłach mogą znaleźć się pomieszczenia socjalne, szatnie i świetlice dla kierowców, czasem noclegownie. Pomieszczenia te mogą znaleźć się w budynku

dworca, zazwyczaj posiadającym liczne puste powierzchnie do zmiany przeznaczenia.

W przypadku chęci uzupełnienia programu funkcjonalno-użytkowego o usługi komercyjne, należy zbadać lokalny rynek nieruchomości, ocenić nisze funkcjonalne i podpisać wstępne umowy z potencjalnymi najemcami. Należy przy tym pamiętać, iż sieci handlowe nie chcą budować sobie wewnętrznej konkurencji, zatem rozlokowanie poszczególnych punktów jednego franczyzodawcy w danej miejscowości musi zapewniać dochodowość wszystkim jego franczyzobiorcom. Powyższe analizy rynkowe dają wytyczne na temat funkcji możliwych do zlokalizowania w ramach części komercyjnej węzła i jego sąsiedztwa, realnych kosztów realizacji inwestycji, obniżenia deficytowości inwestycji lub – w najlepszym wypadku – spodziewanych zysków. Wprowadzenie wysokiej intensywności wielofunkcyjnej zabudowy w rejonie węzła wpłynie na lepsze wykorzystanie komunikacji zbiorowej. Przyczyni się również do ograniczenia dodatkowych podróży na trasach mieszkanie–usługi czy mieszkanie–praca. Poprzez aktywniejsze funkcjonowanie całego zespołu można liczyć na obniżenie kosztów eksploatacji węzła, jak i na podniesienie poczucia bezpieczeństwa podróżnych na dworcu.

Sąsiedztwo węzła nie powinno być zabudowane obiektami mieszkalnymi wielorodzinnymi ze względu na niskie standardy środowiskowe, głównie hałas, drgania i spaliny. W zakresie zabudowy usługowej należy szukać niekonkurencyjnych dla istniejącego zainwestowania rozwiązań niszowych, dostosowanych do niskiej zamożności pasażerów komunikacji zbiorowej. Winny to być usługi generujące duże potoki klientów, wykorzystujące lokalizację przy węźle, o wydłużonym czasie pracy. Optymalnym rozwiązaniem byłoby znalezienie zestawu usług, które przyciągałyby klientów przez całą dobę. Mogą to być: dyskonty i całodobowe sklepy spożywcze, apteki i gastronomia, które wprowadzą dodatkowy ruch w godzinach wieczornych i nocnych, charakteryzujących się najniższą frekwencją na dworcu. Kino przyciągnie na dworzec klientów w godzinach wieczornych i w weekendy. Innymi punktami często lokalizującymi się na węzłach są kwaciarnie, drogerie, kioski prasowe, sklepiki z pamiątkami i telefonami komórkowymi, biura podróży i wynajmu samochodów. W miejscowościach turystycznych, uzdrowskich i akademickich wzięcie mają tanie hotele jedno- lub dwugwiazdkowe, hostele i pensjonaty. Rzadziej na dworcach spotkać można usługi biurowe. Ich pracownicy narzekają na zbyt duże potoki przypad-



Fot. 2. Dworzec kolejowo-autobusowy w Płocku przed przebudową. Fot. D. Załuski

kowych klientów, brak możliwości bezpłatnego zaparkowania samochodu przez klientów.

W powiązaniu z wymaganiami projektowania węzłów wyróżnić można następujące kryteria oceny węzłów (wariantów węzłów):

- kryterium uwzględniające zwartość węzła (odległość między przystankami, stopień kolizyjności przy przesiadaniu się, pokonywanie wysokości, odległość do postoju taksówek, parkingu),
- kryterium uwzględniające sprawność węzła (liczba stanowisk na przystanku, szerokość ciągów pieszych, odseparowanie przystanków dla wysiadających i wsiadających),
- kryterium uwzględniające bezpieczeństwo pasażerów w obrębie węzła (obecność ochrony, położenie w układzie drogowym, układ węzła oraz stanowisk postojowych),
- kryterium uwzględniające czytelność węzła (zastosowany układ węzła, oznakowanie przystanków),
- kryterium uwzględniające informacyjność węzła (rozkład jazdy, plan układu sieci, informacja o biletach, sposób przemieszczania się po węźle),
- kryterium uwzględniające wpływ komfortu na ocenę węzła (obecność wiaty przystankowej, liczba miejsc siedzących, oświetlenie na przystanku, toalety publiczne, dogodność zakupu biletów, obecność punktów usługowych) [2].

Przykłady projektowanych i zrealizowanych przydworcowych węzłów przesiadkowych w Polsce

Płock

Pod koniec listopada 2012 r. miasto Płock przejęło w dzierżawę wieczystą od PKP S.A. dworzec kolejowo-autobusowy wraz z placem dworcowym (fot. 2). Budynek pochodzi z końca lat 60. XX wieku. Ze względu na zły stan techniczny obiekt generuje wysokie koszty eksploatacyjne. Nie obserwuje się zainteresowania najemców substandardowymi lokalami usługowymi. Z racji złego skomunikowania dworzec jest bardzo ekstensywnie wykorzystywany przez pasażerów komunikacji kolejowej, a jednocześnie posiada duże obciążenie ruchem miejskim i regionalnym (PKP i prywatne linie minibusów).

W programach strategicznych rozpatruje się rozbudowę Centralnej Magistrali Kolejowej z Warszawy przez Płock do Gdańska lub budowę linii regionalnej z Modlina do Płocka. Dlatego władze miejskie chcą zachować funkcje kolejowe dworca, a jednocześnie pragną, by przebudowany dworzec stanowił nową wizytówkę miasta. W tym celu dworzec został przekazany aportem do spółki komunalnej Rynex, która na przełomie lipca i sierpnia 2013 r. zorganizowała konkurs architektoniczny na budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego w ramach przebudowy istniejącego dworca.

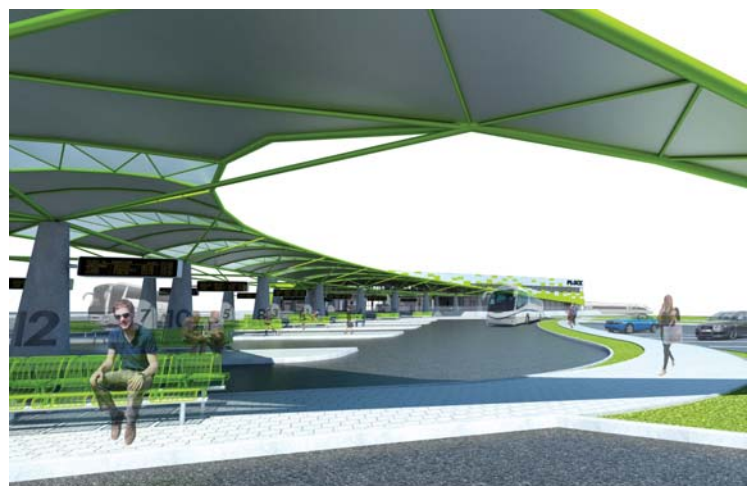
Podstawą warunków konkursu były ustalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego oraz wytyczne opracowane przez firmę w porozumieniu z potencjalnymi przewoźnikami i najemcami komercyjnymi. Projekt budowlany nagrodzonej firmy stanowił załącznik o dofinansowanie projektu z funduszy unijnych. Pierwszą nagrodę w konkursie uzyskała praca z firmy Archidea z Łodzi. W pracy zaproponowano czytelny, prostoliniowy ciąg pieszy, łączący pierwszy peron kolejowy, hol kasowy dworca, strefę wejściową do budynku, peron Kiss&Ride i taksówek, perony autobusów regionalnych i przystanek komunikacji miejskiej przy ul. Dworcowej (rys. 1). Zaproponowano, by wszystkie perony były zadaszone jedną wiatą w formie skrzydła (rys. 2 i 3). Na parterze wokół hali dworcowej, pełniącej również rolę poczekalni, powstaną kasy kolejowe i autobusowe, toalety publiczne, gastronomia, kiosk prasowy, mały dyskont spożywczy lub duża



Rys. 1. Koncepcja przebudowy dworca kolejowo-autobusowego w Płocku – widoczne ciągi piesze
Źródło: rys. Archidea, Łódź.



Rys. 2. Koncepcja przebudowy dworca kolejowo-autobusowego w Płocku – skrzydło nad przystankami autobusowymi
Źródło: rys. Archidea, Łódź.



Rys. 3. Koncepcja przebudowy dworca kolejowo-autobusowego w Płocku – wygląd wiaty autobusowej
Źródło: rys. Archidea, Łódź.

drogeria. Na piętrze zlokalizowany zostanie mały hotel (33 pokoje) i noclegownia dla kierowców. Zbędne przybudówki zostaną rozebrane. Przewiduje się realizację inwestycji w kwocie 15 mln zł, przy czym 10 mln zł pozyskano z inicjatywy Jessica w ramach niskoprocentowej pożyczki. Otwarcie obiektu ma nastąpić w grudniu 2014 r.

Sławno

Dworzec kolejowy w Sławnie powstał w latach 60. XIX wieku. Obecnie jest to dworzec kolejowo-autobusowy, szczególnie intensywnie wykorzystywany w sezonie letnim do obsługi ruchu turystycznego do miejscowości nadmorskich (rocznie 224 000 podróży, dane z 2011 r.). Był on pierwszym przebudowanym dworcem przez PKP S.A w województwie zachodniopomorskim (kwiecień 2011 r. – styczeń 2012 r.). Wartość inwestycji wynosiła 3,7 mln zł i była współfinansowana przez PKP S.A. i Skarb Państwa. Projekt budowlany został opracowany przez Przedsiębiorstwo Produkcyjno-Handlowo-Usługowe Inwestbau Dariusz Łańcuchowski ze Szczecina.

W ramach prac przebudowano budynek dworca i plac dworcowy. Niekorzystnie przeorganizowano plac dworcowy z przystankami autobusowymi. Zmiana polegała na likwidacji 4 czółowych przystanków autobusowych i budowie 1 przelotowego przystanku autobusowego odjazdowego, dostosowanego do ruchu lewostronnego (patrz oznakowanie przystanku autobusowego – fot. 1). Na placu utworzono dodatkowo wyspę dla pieszych bez organizacji przejść, tablic informacyjnych, ławek dla oczekujących. Zmieniono przeznaczenie zatoki wzdłuż budynku dworca z jednoznacznie oznakowanej zatoki dla taksówek i Kiss&Ride na nieoznakowaną zatokę dla Kiss&Ride i minibusów. Przeniesiono zatokę dla taksówek na ul. Dworcową, nieracjonalnie zwiększając odległość między dworcem a postojem taksówek (z 2 m do ok. 20 m – fot. 3). Źle zaprojektowano strefę wejściową do budynku, zagracając główne wejście prostopadłą do dworca rampą dla niepełnosprawnych z wysoką balustradą. Wcześniej można było wchodzić do budynku z placu na wprost. Korzystnie zagospodarowano dawny sad, dziedzińcy wczes-



Fot. 4. Plac zabaw przy zmodernizowanym dworcu w Sławnie. Fot. D. Załuski

niej najemcom mieszkań na dworcu. Zbudowano na nim duży parking dla samochodów osobowych w systemie Park&Ride. Zlikwidowano osobny budynek z toaletami publicznymi i wybudowano toalety w budynku dworca z wejściem z głównego holu kasowego. W miejscu budynku z toaletami zorganizowano plac zabaw dla dzieci (fot. 4). Odnowiono poczekalnię letnią – skwer z kasztanowcami przed budynkiem dworca. W ramach ograniczenia kubatury zlikwidowano też część przybudówek dawnego dworca pocztowego. W budynku dworca zlikwidowano ciasny korytarz z kasami autobusowymi i przeniesiono powyższe kasy bezpośrednio do głównego holu z kasami kolejowymi. Irracjonalnie powiększono poczekalnię i hol kasowy, przez co wzrosły koszty eksploatacji przestrzeni ogólnodostępnych. Wyremontowano część komercyjną, w tym dawny bar dworcowy. Niestety nowe ceny najmu odstraszyły potencjalnych najemców. Do dziś część komercyjna nie jest użytkowana. W celu likwidacji barier architektonicznych wbudowano windę w wejściu do tunelu peronowego. Niestety nie przewidziano wind ani podnośników dla niepełnosprawnych na poszczególnych peronach.

Można odnieść wrażenie, iż projekt był realizowany pośpieszenie, bez właściwego przygotowania projektantów do zadania, bez odpowiednich wytycznych zamawiającego (Nieruchomości PKP S.A.), bez konsultacji z projektantami infrastruktury drogowej oraz – co najbardziej przykre – bez refleksji nad poprawnością działania wielu elementów placu dworcowego, które w trakcie przebudowy zniszczono. W związku z przeskalowanym programem użytkowym nie oszacowano realistycznie kosztów eksploatacji budynku po przebudowie.

Tczew

Transportowy Węzeł Integracyjny w Tczewie powstał na gruncie nieczynnego dworca towarowego w sąsiedztwie dworca kolejowego. Integruje ze sobą komunikację szynową (regionalną i krajową, w tym od końca 2014 r. pociągi dużych prędkości), autobusową (miejską, regionalną, krajową i międzynarodową), indywidualną (samochody osobowe i taksówki) i rowerową. Dworzec kolejowy realizuje dziennie ok. 25 tys. odpraw podróży, co plasuje go w kategorii A – dworców o najwyższej liczbie odpraw podróży w kraju. Powyższy wynik jest związany z loka-

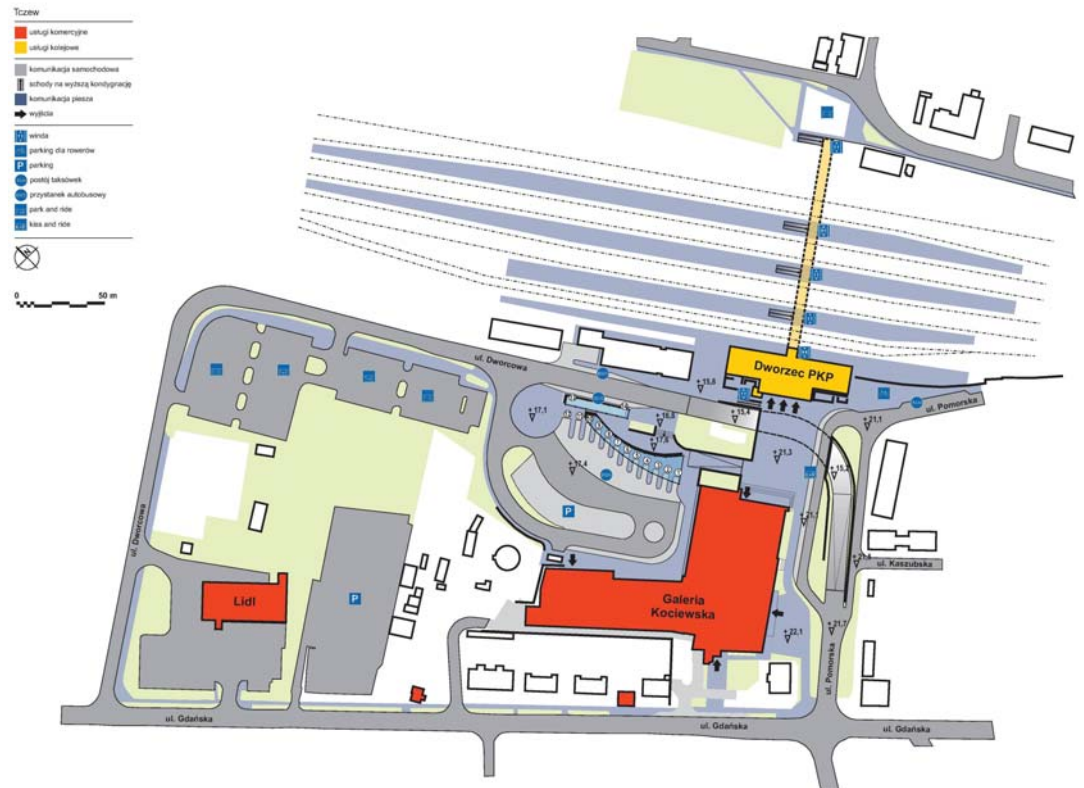


Fot. 3. Plac przed dworcem w Sławnie – podjazd dla samochodów, stanowisko autobusowe, postój taksówek. Fot. D. Załuski

lizacją węzła w zasięgu Metropolii Trójmiejskiej (ok. 1 mln mieszkańców). Komunikacja zbiorowa wygrywa z komunikacją indywidualną dzięki sprawności i szybkości działania. W mieście i wokół niego silnie rozwinięto siatkę publicznych i prywatnych linii autobusowych, dowożących pasażerów do dworca. Komunikacja kolejowa jest obecnie najszybszym środkiem transportu, łączącym Tczew z Centralnym Pasmem Usługowym Trójmiasta, i należy do bardziej komfortowych. Na wielkość przewozów wpływa komfort przesiadek dokonywanych na dworcu. Bardzo ważnym elementem węzła jest również rozległa strefa parkingowa, jeszcze przed realizacją węzła działająca spontanicznie na pobliskich nieużytkach w systemie Park&Ride.

Do decyzji o rozpoczęciu prac studialnych przyczyniły się poważne ograniczenia w funkcjonowaniu komunikacji na ówczesnym placu dworcowym i w jego bezpośrednim sąsiedztwie (korki autobusowe w godzinach szczytu, kolizyjne i nieczytelne przejścia piesze, niezorganizowane przemieszczanie się pieszych po całej płycie placu manewrowego, kolizyjna i nieczytelna organizacja ruchu kołowego, niezorganizowany system parkingowy dla samochodów indywidualnych, parkowanie autobusów w ciasnych uliczkach XIX-wiecznej zabudowy kwartałowej przylegającej do dworca, brak zaplecza socjalnego dla kierowców i administracji węzła, nadmierna odległość dworca PKS w stosunku do dworca PKP).

Pomysł na przebudowę dworca kolejowego w nowoczesny węzeł integracyjny pojawił się w 2004 r., kiedy miasto skomunalizowało nieczynny dworzec towarowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworca osobowego, w ramach rekompensaty za niespłacone długi PKP S.A. Łącznie z innymi terenami obszar ten zajmuje powierzchnię ok. 5,2 ha. Jest zlokalizowany o 4–4,5 m poniżej placu dworcowego. Pierwszy projekt budowlany obejmował zaprojektowanie dworca autobusowego, tunelu drogowego pod pieszym placem dworcowym, dwupoziomowego garażu pod placem, naziemnego parkingu i okolicznego układu ulicznego. Dwupoziomowy garaż miał być pierwszym etapem inwestycji komercyjnej, która miała być zrealizowana ponad nim. Zaprojektowanie garażu bez znajomości inwestora, mającego w przyszłości nadbudować galerię handlową, okazało się istnym węzłem gordyjskim, niepomiarnie zawyżającym koszty realizacji inwestycji i niepotrzebnie komplikującym rozwiązania budowlane. Podobnie nie umiano sobie poradzić z podziałem własności w pionie bez obowiązujących w Polsce narzędzi prawnych. Ostatecznie zrealizowano drugi projekt budowlany bez garażu, a teren przyszłej galerii handlowej wyłączono z opracowania. Oba projekty opracowała firma Redan ze Szczecina. W celu realizacji inwestycji Urząd Miejski w Tczewie musiał najpierw zmie-



Rys. 4. Rzut zintegrowanego węzła przesiadkowego w Tczewie

Źródło: rys. A. Durejko

nić plan miejscowy w celu doprowadzenia do zgodności projektu budowlanego z tym planem, a następnie – na podstawie planu i specystawy drogowej – skomunalizować na cele inwestycji grunty powiatu (ul. Pomorska), poczty polskiej, PKP oraz prywatnych właścicieli.

Dokumentacja projektowa stanowiła bazę wniosku aplikacyjnego o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. W 2009 r. podpisano umowę na dofinansowanie budowy węzła z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007–2013. Przyjęto, iż budżet projektu wyniesie 36 mln zł, a dofinansowanie – 15,5 mln zł. Ostatecznie realizacja zamknęła się w kwocie 27 mln zł i została dofinansowana w wysokości 12 mln; pozostałe fundusze stanowiły wkład własny gminy.



Fot. 5. Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Tczewie. Fot. D. Załuski



Fot. 6. Zintegrowany węzeł przesiadkowy w Tczewie – stanowiska czołowe dla autobusów. Fot. D. Załuski

Transportowy węzeł Integracyjny w Tczewie otwarto w lutym, natomiast Galerię Kociewską w czerwcu 2012 r. W wyniku realizacji inwestycji przywrócono dworzec użytkownikom pieszym. Im zostały podporządkowane wszystkie układy komunikacyjne (rys. 4). Ograniczono do minimum kolizje pieszych z ruchem kołowym poprzez zastosowanie bezkolizyjnych rozwiązań dwupoziomowych (plac dworcowy nad tunelem drogowym, wyjście z dworca bezpośrednio na plac, łagodna pochylnia łącząca plac z dworcem autobusowym (fot. 5), szklana winda łącząca plac z ul. Nową Kolejową i przystankami komunikacji miejskiej). Ze względu na polskie warunki klimatyczne wszystkie przystanki zostały zadaszone (fot. 6). Regionalny dworzec autobusowy zaprojektowano w formie 14 czołowych przystanków, dodatkowo zbudowano plac manewrowy z 16 miejscami postojowymi dla autobusów i 11 dla minibusów. Przeprowadzono reorganizację ruchu autobusowego, przyjmując, że poszczególni operatorzy nie muszą mieć na wyłączność własnych przystanków. Zlikwidowano wszystkie dotychczasowe przystanki wokół dworca, zezwalając operatorom na korzystanie jedynie z przystanków wzniesionych w węźle. W odległości ok. 200 m od dworca, na dawnych nieużytkach, zrealizowano płatny parking naziemny dla 252 samochodów osobowych. Dodatkowe zaplecze parkingowe znalazło się w budynku Galerii Kociewskiej (286 miejsc). By nie generować niepotrzebnego zatłoczenia, wjazd na parking oraz do służ dostawczych galerii zlokalizowano poza węzłem na ul. Gdańskiej. Plac dworcowy powiązano z systemem miejskich ścieżek rowerowych. Przy dworcu utworzono monitorowaną przechowalnię na rowery. Przy tworzeniu węzła bardzo ważne było podpisanie z PKP S.A. umowy o współpracy. Kolejarze przekazali w użyczenie część pomieszczeń dworca na zaplecze socjalno-administracyjne węzła, zgodzili się na wykorzystywanie hali dworcowej jako wspólnej poczekalni dla wszystkich operatorów.

Wnioski

Inwestycje związane z projektowaniem zintegrowanych węzłów przesiadkowych są procesem złożonym i długotrwałym. W obliczu braku czytelnych legislacji prawnych wymagają one dobrej woli współdziałania ze strony kolei, gmin, starostw, województw, jak i ze strony przewoźników. Inwestycje realizowane przez PKP „na szybko”, bez wymiany doświadczeń i bez właściwego rozpoznania potrzeb przyszłych użytkowników (np. dworzec w Sławnie), mszczą się większymi kosztami eksploatacyjnymi i niedopracowanymi rozwiązaniami projektowymi.

W ostatnim czasie koleje zintensyfikowały działania w kierunku przekazywania lub wyprzedzaży mniejszych dworców władzom samorządowym. Jest to chyba dobre posunięcie. Samorzady wydają się być lepiej przygotowane do organizowania zintegrowanych węzłów przesiadkowych. Innym problemem pozostaje znikoma liczba dobrych, polskich przykładów. Do nielicznych wyjątków należy tu dworzec w Tczewie, który stał się prototypem dla regionalnych węzłów integracyjnych, na którym są testowane nowatorskie w skali kraju rozwiązania przestrzenne, organizacyjne i prawne. Dlatego bardzo ważna jest właściwa postawa projektantów i poszukiwanie odpowiednich, zagranicznych rozwiązań. Dla podtrzymywania dobrego wizerunku niezbędna jest również rzetelna i uczciwa kampania informacyjna, przyczyniająca się do budowania życzliwości dla inwestycji ze strony mieszkańców i przyszłych użytkowników węzłów.

Bibliografia:

- [1] Blow C., *Transport Terminals and Modal Interchanges*, Elsevier, Oxford 2005.
- [2] Michalski L., *Podręcznik do projektowania węzłów integracyjnych*, PG, Gdańsk 2010 [mps].
- [3] Ross J., *Railway Stations. Planning, design and management*, Architectural Press, Oxford 2000.
- [4] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dn. 07.08.2008 r. w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu zarządzania i utrzymania zasłon odsłoniętych oraz pasów przeciwpożarowych: Dz. U. 2008, Nr 153, poz. 955).
- [5] Studio DZ Daniel Załuski, *Regionalny węzeł komunikacyjny ruchu pasażerskiego w Tczewie*, Zamawiający: Gmina Miejska Tczew, Tczew 2006 [projekt koncepcyjny, mps].
- [6] Uchwała Nr 29/2011 Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia PKP S.A. z dn. 19.08.2011 r. w sprawie tekstu jednolitego Statutu PKP S.A.
- [7] Ustawa z dn. 07.07.1994 r. Prawo budowlane: Dz. U. 2010, Nr 243, poz. 1623 z późn. zm.
- [8] Ustawa z dn. 27.03.2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym: Dz. U. 2012, poz. 647 z późn. zm.
- [9] Ustawa z dn. 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym: Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94 z późn. zm.
- [10] Ustawa z dn. 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym: Dz. U. 2011, Nr 5, poz. 13 z późn. zm.
- [11] Viegas J., *Ownership and Management of Multimodal Passenger Interchanges in Urban Areas*, [w:] Bruttomesso R., *Land-Water Intermodal Terminals*, Marsilio, Venice 1998.
- [12] Załuski D., *Dworce kolejowe. Śródmiejskie przestrzenie podróży*, PG, Gdańsk 2010.
- [13] Załuski D., *Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Nowe szanse*, [w:] tenże (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warszawa 2006.

Autor:

dr hab. inż. arch. **Daniel Załuski** – adiunkt w Katedrze Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, doradca Zarządu PKP S.A. w zakresie przebudowy dworców kolejowych; e-mail: d.zaluski@studiodz.com.pl