

METODA OCENY STANU ZAGOSPODAROWANIA WYBRANEGO FRAGMENTU PRZESTRZENI PUBLICZNEJ NA PRZYKŁADZIE DWORCÓW KOLEJOWYCH

Streszczenie

Celem głównym opracowania było przedstawienie metody oceny atrakcyjności przestrzeni publicznej oraz oferowanych usług wybranych dworców kolejowych wraz z weryfikacją metody na wybranym obiekcie badawczym. W tym celu opracowano wskaźniki, mierniki oraz zasady prowadzenia oceny. Ocenie poddano następujące elementy: oddalenie obiektu od centrum miasta; dostępność obiektu dla osób niepełnosprawnych; rozkłady jazdy pociągów; kasy biletowe z obsługą; punkt informacji kolejowej; wyświetlacz oczekiwanych połączeń i ich opóźnień; informacja dźwiękowa; wi-fi; dostępność toalet; monitoring obiektu; czystość obiektu; sąsiedztwo miejsc postojowych; sąsiedztwo postoju taksówek; zegar ścienny; zadaszenie peronów; bankomaty; tablice informacji turystycznej; plan miasta; punkty gastronomiczne; punkty handlowe. Metodę poddano weryfikacji oceniając 2 wybrane dworce kolejowe zlokalizowane na terenie miasta Olsztyna.

WSTĘP

Rozwój transportu kolejowego wprowadził zmiany również w przestrzeni aglomeracji miejskich. W wyniku rozbudowy sieci kolejowych dworce stały się nieodzownym elementem przestrzeni publicznej, która z założenia jest obszarem służącym zaspakajaniu potrzeb społeczeństwa wpływającym na poprawę standardu życia jej użytkowników. Opisująca przestrzeń powinna być dostępna dla szerokiego grona użytkowników oraz wzbudzać rozwój gospodarczy, kulturowy i społeczny.

W ostatnich latach zauważalna jest tendencja zmniejszenia liczby podróżnych korzystających z transportu kolejowego. Coraz większą popularnością cieszy się transport indywidualny. Dla podróżujących niejednokrotnie istotniejszymi od kosztów podróży stały się warunki, w jakich podróżują oraz czas poświęcony na przedostanie się z punktu A do punktu B. Od lat niemodernizowane obiekty i przestrzeń dworców kolejowych oraz zły stan taboru spowodowały, że ci, których nie stać na własny samochód wybierają alternatywne środki transport – szybkie połączenia autobusowe. Niejednokrotnie pasażerów zniechęca do korzystania z usług kolei zły stan obiektów, brak zachowania czystości w na terenie budynków dworcowych oraz często występujący nieprzyjemny zapach. Zmniejszenie ruchu pasażerskiego spowodowało również zanikanie funkcji towarzyszących związanych z obsługą podróżnych takich jak poczekalnie, punkty gastronomiczne itp.. W celu ratowania sytuacji kolejnictwa i jego niszczącej infrastruktury, rozpoczęte zostały procesy inwestycyjne w 77 obiektach dworcowych za kwotę 980 mln zł. pochodzącą z funduszy europejskich, budżetu państwa i środków własnych PKP S.A. W celu wyznaczenia obiektów, które należy poddać modernizacji oraz wskazać kierunki zmian należy w pierwszej kolejności opracować uniwersalną metodę oceny stanu zagospodarowania przestrzeni dworców kolejowych. W niniejszym opracowaniu przedstawiono główne założenia opracowanej metody oceny stanu zagospodarowania przestrzeni dworców kolejowych oraz wyniki oceny uzyskane w trakcie weryfikacji metody na wybranych obiektach badawczych.

1. PRZESTRZEŃ PUBLICZNA

Według Lorensa i Martyniuk ważnym aspektem przestrzeni publicznej jest spełnianie oczekiwań użytkowników przestrzeni dotyczące komfortu, relaksu czy też wygody a także zaspakajanie i realizacja potrzeb społecznych. Lorens definiuje zatem przestrzeń publiczną jako fragment przestrzeni miejskiej, który poprzez sposób swojego urządzenia oraz lokalizację w strukturze urbanistycznej jest przeznaczony na potrzeby realizacji bezpośrednich kontaktów pomiędzy uczestnikami życia społecznego oraz inne potrzeby społeczne korzystających z niego zbiorowości, pozostając jednocześnie fizycznie dostępny dla wszystkich zainteresowanych osób. Fizyczna dostępność przestrzeni może być ograniczana czasowo z uwagi na kwestie bezpieczeństwa bądź sposób organizacji jej wykorzystania [3]. Z kolei Wantuch-Malta twierdzi, że odpowiednio zaprojektowana przestrzeń publiczna może być dobrym łącznikiem pomiędzy poszczególnymi częściami miasta, obszarami o różnych formach użytkowania a także budynkami. Działanie to ma na celu wyznaczanie szlaków komunikacyjnych w sposób zharmonizowany z otoczeniem i tworzący z nim funkcjonalną i estetyczną całość [5]. Loegler zauważa, że przestrzenie publiczne powinny dawać szansę na prawdziwą egzystencję, przestrzenny rozwój miasta oraz aktywność społeczną [2]. Jak podkreśla Chmielewski ich funkcjonowanie zależy przede wszystkim od ogólnej dostępności, bezpieczeństwa w użytkowaniu oraz wysokiego waloru informacyjnego, uzyskanego przez symbolikę architektoniczną i urbanistyczną [1].

2. NOWA KATEGORYZACJA DWORCÓW KOLEJOWYCH WEDŁUG PKP S.A.

W 2015 roku PKP SA wprowadziły nowy sposób kategorizowania dworców w zależności od ich znaczenia w ruchu kolejowym. Wprowadzona kategorizacja dworców przedstawia się następująco (w nawiasie przewidywana liczba dworców) [4]:

- Premium (16) - obsługujące ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny. Stanowiąc mają ważny węzeł komunikacyjny na poziomie krajowym i oferować podróżnym szereg usług komercyjnych - m.in. Warszawa Centralna, Zachodnia

- Wschodnia, Kraków, Katowice, Gdańsk, Szczecin, Poznań, Wrocław, Lublin, Opole.
- Wojewódzkie (15) - obsługujące ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny, oferujące podróżnym podstawowe usługi - m.in. Olsztyn, Słupsk.
- Aglomeracyjne (105) - obsługujące codzienny ruch lokalny, oddalony od centrum dużego miasta o nie więcej niż 50 km. Nie przewidziano tam żadnych funkcji komercyjnych - m.in. Warszawa Śródmieście, Olsztyn Zachodni, Mińsk Mazowiecki, Pruszków, Rybnik.
- Regionalne (95) - w małym mieście, obsługujące głównie ruch regionalny i lokalny. Stanowią węzeł komunikacyjny na poziomie gminy i województwa - m.in. Suwałki, Puławy.
- Lokalne (336) - o niewielkim potencjale rozwoju ruchu kolejowego, z którego korzystają osoby dojeżdżające systematycznie do większych miast. Zapewnia minimalny standard usług, zlokalizowanych na peronie i stacji.
- Turystyczne (15) - położone w małych miastach lub poza miastami, stanowiące ważny węzeł w sezonie turystycznym i obsługujące wówczas ruch międzynarodowy, międzywojewódzki, regionalny i lokalny - m.in. w Szklarskiej Porębie, Świnoujściu i Uście.

3. WYBÓR ELEMENTÓW ZAGOSPODAROWANIA PRZESTRZENI ORAZ USŁUG MAJĄCYCH WPŁYW NA ATRAKCYJNOŚĆ DWORCÓW KOLEJOWYCH. OPRACOWANIE WSKAŹNIKÓW, MIERNIKÓW ORAZ ZASAD PROWADZENIA OCENY

W celu opracowania prezentowanej metody oraz zasad oceny na wstępie należało opracować listę wskaźników oceny. Dla celów niniejszego opracowania do oceny atrakcyjności wybrano 20 najistotniejszych elementów przestrzeni oraz usługowych mających wpływ na funkcjonowanie oraz atrakcyjność dworca kolejowego. Trafność wyboru elementów potwierdzono uzyskanymi wynikami badań ankietowych przeprowadzonymi w środowisku ekspertów branży transportowej. Wynikiem prac przeprowadzonych na tym etapie badań było także określenie wag opisywanych wskaźników określających siłę wpływu danego elementu na atrakcyjność stacji kolejowych. Ich zhierarchizowana lista wraz z wagami przedstawia się następująco: 1.1. Oddalenie obiektu od centrum miasta [0,0553]; 1.2. Dostępność obiektu dla osób niepełnosprawnych [0,0548]; 1.3. Rozkłady jazdy pociągów [0,0546]; 1.4. Kasy biletowe z obsługą [0,0544]; 1.5. Punkt informacji kolejowej [0,0534]; 1.6. Wyświetlacz oczekiwanych połączeń i ich opóźnień [0,0528]; 1.7. Informacja dźwiękowa [0,0514]; 1.8. Wi-fi [0,0512]; 1.9. Dostępność toalet [0,0507]; 1.10. Monitoring obiektu [0,0496]; 1.11. Czystość obiektu [0,0489]; 1.12. Sąsiedztwo miejsc postojowych – np. parking [0,0487]; 1.13. Sąsiedztwo postoju taksówek [0,0487]; 1.14. Zegar ścienny [0,0484]; 1.15. Zadaszenie peronów [0,0482]; 1.16. Bankomaty [0,0480]; 1.17. Tablice informacji turystycznej [0,0462]; 1.18. Plan miasta [0,0453]; 1.19. Punkty gastronomiczne [0,0453]; 1.20. Punkty handlowe [0,0443].

W celu przeprowadzenia oceny atrakcyjności przestrzeni stacji kolejowych niezbędne było opracowanie dla wcześniej wybranych wskaźników oceny ich mierników. Lista mierników wraz z przyznaną punktacją za różne stany elementów przestrzeni lub rodzaj oraz poziom oferowanych usług przedstawia się następująco: 1.1. Obiekt zlokalizowany w ścisłym centrum miasta – 2 pkt; Obiekt zlokalizowany w odległości do 5 km od ścisłego centrum miasta – 1 pkt; Obiekt zlokalizowany w odległości ponad 5 km od ścisłego centrum miasta – 0 pkt. 1.2. Przestrzeń całego obiektu dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych – 2 pkt; Wybrane fragmenty

przestrzeni obiektu dostosowana do potrzeb osób niepełnosprawnych – 1 pkt; Obiekt nieprzystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych – 0 pkt. 1.3. Rozkład jazdy pociągów elektroniczny, czytelny z większej odległości – 2 pkt; Analogowy, podświetlony czytelny – 1 pkt; Analogowy, mało czytelny lub brak – 0 pkt. 1.4. Kasy biletowe z obsługą czynne całą dobę – 2 pkt; Czynne w wyznaczonych godzinach – 1 pkt; Brak – możliwość zakupu biletu, zakup biletu możliwy tylko w biletomatach – 0 pkt. 1.5. Punkt informacji kolejowej czynny całą dobę – 2 pkt; Czynny w wyznaczonych godzinach – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.6. Wyświetlacz oczekiwanych połączeń i ich opóźnień elektroniczny, czytelny z większej odległości – 2 pkt; Analogowy, podświetlony czytelny – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.7. Głośniki informacji dźwiękowej zainstalowane na obszarze całego dworca – 2 pkt; Zainstalowane na wybranym obszarze dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.8. Wi-fi dostępne na obszarze całego dworca – 2 pkt; Dostępne na wybranym obszarze dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.9. Toalety dostępne w kilku miejscach dworca – 2 pkt; Dostępne w jednym miejscu dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.10. Monitoring obiektu obejmuje swoim zasięgiem obszar całego dworca – 2 pkt; Obejmuje swoim zasięgiem wybrany obszar dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.11. Obiekt czysty, zadbane, regularnie remontowany i modernizowany – 2 pkt; Obiekt czysty, zadbane, regularnie remontowany – 1 pkt; Obiekt zaniedbany – 0 pkt. 1.12. Parking i miejsca postojowe dostępne w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – 2 pkt; Miejsca postojowe do 5 min. dostępne w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – 1 pkt; Brak parkingu i miejsc postojowych – 0 pkt. 1.13. Postój taksówek zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – 2 pkt; Zlokalizowany w okolicy dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.14. Zegar ścienny elektroniczny, czytelny – 2 pkt; Analogowy, czytelny – 1 pkt; Brak – 0 pkt; 1.15. Wszystkie perony zadaszone – 2 pkt; Wybrane perony zadaszone – 1 pkt; Brak zadaszeń – 0 pkt. 1.16. Bankomat w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – 2 pkt; Zlokalizowany w okolicy dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.17. Tablice informacji turystycznej elektroniczne, czytelne, aktualizowane online – 2 pkt; Analogowe czytelne – 1 pkt; Mało czytelne, zniszczone lub brak – 0 pkt. 1.18. Plan miasta elektroniczny, czytelny – 2 pkt; Analogowy czytelny – 1 pkt; Mało czytelny, zniszczony lub brak – 0 pkt. 1.19. Punkty gastronomiczne dostępne na terenie dworca – 2 pkt; Dostępne w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt. 1.20. Punkty handlowe dostępne na terenie dworca – 2 pkt; Dostępne w bezpośrednim sąsiedztwie dworca – 1 pkt; Brak – 0 pkt.

Ocenę atrakcyjności stacji kolejowych należy przeprowadzić według poniższych zasad:

- do oceny należy wykorzystać wskaźniki oraz mierniki oceny scharakteryzowane w niniejszym opracowaniu,
- w ramach przeprowadzanej oceny należy konkretnym wskaźnikom przypisać określone wartości punktowe za ich stany (patrz mierniki oceny 1.1. – 1.20.),
- suma wartości poszczególnych mierników określonych dla konkretnych stanów ocenianych elementów przemnożona przez wartości wag przypisanych wskaźnikom wyznacza stopień atrakcyjności ocenianego obiektu,
- propozycja przedziałów klas atrakcyjności przedstawia się następująco: klasa I - bardzo wysoki poziom atrakcyjności $1,500 \leq x \leq 2,000$; klasa II - wysoki poziom atrakcyjności $1,000 \leq x < 1,500$; klasa III - średni poziom atrakcyjności $0,500 \leq x < 1,000$; klasa IV - niski poziom atrakcyjności $0,000 \leq x < 0,500$.

4. CHARAKTERYSTYKA ORAZ OCENA ATRAKCYJNOŚCI WYBRANYCH DWORCÓW KOLEJOWYCH

Opracowaną metodę poddano weryfikacji na wybranych obiektach badawczych, za które dla celów niniejszego opracowania posłużyły dworce kolejowe zlokalizowane na terenie miasta Olsztyna, a mianowicie Dworzec Olsztyn Główny oraz Dworzec Zachodni.

Dworzec Olsztyn Główny jest największym dworcem kolejowym w województwie warmińsko-mazurskim. Położony jest przy Placu Konstytucji 3-go Maja 1. Do użytku został oddany w 1971 r. W latach 2001-2005 wykonano remonty bieżące. W 2008 została przeprowadzona PRZEBUDOWA ogólnodostępnych toalet, które znajdują się w piwnicach obiektu dworcowego. Na parterze natomiast zostały wykonane WC dla osób niepełnosprawnych oraz matak z dziećmi. Na terenie kompleksu dworca znajdują się cztery perony, w których skład wchodzi siedem osi peronowych. Nad peronami znajdują się wiaty wykonane ze stalowych konstrukcji. Peron jest wyposażony w system informacji akustycznej (megafony). W oparciu o kategoryzację dworców przedstawioną w punkcie drugim niniejszego opracowania opisany dworzec można przypisać do grupy dworców wojewódzkich i aglomeracyjnych.

Dworzec Olsztyn Zachodni usytuowany jest przy ulicy M. Kopnickiej na terenie Osiedla Grunwaldzkiego. Zbudowany został w latach 1890–1893 w miejscu istniejącego od 1883 roku przystanku kolejowego Olsztyn Przedmieście. Do 1945 roku, Olsztyn Zachodni nosił nazwę Olsztyn Przedmieście. Obecnie infrastrukturę kolejową tworzą 3 niezadaszone perony i 4 tory. W budynku dworca znajduje się obecnie jedynie jedna kasa biletowa. Perony połączone są przejściem podziemnym. Zejścia podziemne wyposażone są w windy (platformy) dla osób niepełnosprawnych. W ramach przebudowy ul. Artyleryjskiej zbudowano przedłużenie tunelu do modernizowanej drogi. Nowy tunel ma długość 113 m, z czego 33 m stanowi stare, zmodernizowane, przejście istniejące od 1903. Długość tunelu pod nowo wybudowaną ulicą Artyleryjską wynosi 67 metrów.

Reszta prowadzi do ulicy Jagiełły. W ramach modernizacji tunelu wyremontowano zejścia na perony. Opisany dworzec dla celów niniejszego opracowania zakwalifikowano do grupy dworców aglomeracyjnych.

Ocenę atrakcyjności wybranych obiektów badawczych przeprowadzono w dniu 19 sierpnia 2015 r. przy wykorzystaniu metody wywiadu terenowego. W ramach niniejszego zadania dokonano pozyskania niezbędnych informacji i zestawiono je w formie tabelarycznej. Tabela 1 prezentuje uzyskane wyniki częściowej oceny.

WNIOSKI

Przedstawiona w niniejszym opracowaniu metoda pozwala na przeprowadzenie oceny atrakcyjności dowolnego dworca kolejowego na terenie kraju. Wszystkie niezbędne informacje potrzebne do przeprowadzenia oceny można uzyskać podczas wywiadu terenowego. Taka forma pozyskiwania informacji wpływa pozytywnie na ich aktualność, obniżając jednocześnie koszty przeprowadzenia oceny. W wyniku weryfikacji metody na wybranych obiektach badawczych można stwierdzić, że Dworzec Olsztyn Główny został zakwalifikowany do II wysokiej klasy atrakcyjności. Jedynym poważnym mankamentem, na który zwrócono uwagę podczas wywiadu terenowego był brak podjazdów i wind dla osób niepełnosprawnych i kobiet z wózkami dziecięcymi. Brak podjazdów i platform utrudnia również podróżowanie osobom w podeszłym wieku, które przemieszczają się z walizkami. Dworzec Olsztyn Zachodni został zakwalifikowany do III średniej klasy atrakcyjności. Mimo ubogiej infrastruktury technicznej i braku wiat dworzec wyróżnia się czystością, schludnością i ładem.

Tab. 1. Tabela zbiorczych wyników oceny atrakcyjności wybranych dworców kolejowych
Źródło: opracowanie własne

Nazwa wskaźnika	Waga	Uzyskana liczba punktów		Waga x uzyskana liczba punktów	
		D. Główny	D. Zachodni	D. Główny	D. Zachodni
Oddalenie obiektu od centrum miasta	0,0553	1	1	0,0553	0,0553
Dostępność obiektu dla osób niepełnosprawnych	0,0548	1	1	0,0548	0,0548
Rozkłady jazdy pociągów	0,0546	0	0	0,0000	0,0000
Kasy biletowe z obsługą	0,0544	2	2	0,1092	0,1092
Punkt informacji kolejowej	0,0534	0	0	0,0000	0,0000
Wyświetlacz oczekiwanych połączeń i ich opóźnień	0,0528	1	0	0,0528	0,0000
Informacja dźwiękowa	0,0514	2	2	0,1028	0,1028
Wi-fi	0,0512	0	0	0,0000	0,0000
Dostępność toalet	0,0507	1	0	0,0507	0,0000
Monitoring obiektu	0,0496	1	1	0,0496	0,0496
Czystość obiektu	0,0489	1	1	0,0489	0,0489
Sąsiedztwo miejsc postojowych	0,0487	2	2	0,0974	0,0974
Sąsiedztwo postoju taksówek	0,0487	2	2	0,0974	0,0974
Zegar ścienny	0,0484	1	0	0,0484	0,0000
Zadaszenie peronów	0,0482	2	0	0,0964	0,0000
Bankomaty	0,0480	2	0	0,0960	0,0000
Tablice informacji turystycznej	0,0462	0	0	0,0000	0,0000
Plan miasta	0,0453	0	0	0,0000	0,0000
Punkty gastronomiczne	0,0453	2	0	0,0906	0,0000
Punkty handlowe	0,0443	2	0	0,0886	0,0000
Suma uzyskanych punktów/klasa atrakcyjności		23	12	1,1389/II	0,6154/III

BIBLIOGRAFIA

1. Chmielewski J., Rola miejskich przestrzeni publicznych, Urbanista nr 4/2004, Warszawa 2004.
2. Loegler R., Życie między budynkami. Użytkowanie przestrzeni publicznych. RAM, Kraków 2009.
3. Lorens P., Martyniuk-Pęczek J., Problemy kształtowania przestrzeni publicznej. Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk 2010.
4. Regulamin korzystania przez licencjonowanych przewoźników kolejowych z infrastruktury dworcowej zarządzanej przez Dworzec Polski S.A.
5. Wantuch- Matla D., Stymulująca rola miejskich przestrzeni publicznych. Przestrzeń i forma nr 12, s. 375 – 386. Wydawnictwo UZUTwS. Szczecin 2009.

A METHOD FOR EVALUATING LAND MANAGEMENT IN A SELECTED FRAGMENT OF PUBLIC SPACE ON THE EXAMPLE OF RAILWAY STATIONS

Abstract

The main aim of this study was to develop and present a method for evaluating the attractiveness of public space and services offered at selected railway stations. The proposed method was verified in a selected research site. The indicators, measures and principles of evaluation were developed. The following elements were assessed: distance between the evaluated railway station and the city center, accessibility of the evaluated railway station for disabled passengers, timetables, ticket offices and ticket windows, passenger help and assistance point, display boards showing predictive departure times and status update, audio announcements, Wi-Fi, toilets, monitoring system, cleanliness on the premises, car parks, taxi ranks, wall clock, roofs over the platforms, cash machines, tourist information boards, city map, catering services, shops and stores. Two railway stations located in the city of Olsztyn were evaluated to validate the proposed method.

Autor:

dr inż. Tomasz Podciborski - adiunkt, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Wydział Geodezji, Inżynierii Przestrzennej i Budownictwa, Katedra Planowania i Inżynierii Przestrzennej; ul. Prawocheńskiego 15, 10-720 Olsztyn; Tel: +48 89 523-34-73, Fax: +48 89 524-06-48, tomasz.podciborski@uwm.edu.pl