

# Dworzec elementem miejskiego *continuum*

***Wraz z upowszechnieniem się samochodu sytuacja transportu szynowego zmieniła się zasadniczo – klient sam do kolei nie przyjdzie, jeśli będzie mu się wydawała niewystarczająco atrakcyjna. Rola, jaką w kształtowaniu tej atrakcyjności mogą grać względy urbanistyczne, jest przedmiotem tego artykułu.***

Transport szynowy, a zwłaszcza kolej sieci krajowej jest specyficznym środkiem transportu, który stanowi całość technologiczno-organizacyjną samą w sobie. Niedobrze jednak, jeśli przy okazji jej eksploatacji, a zwłaszcza projektowania, nie bierze się pod uwagę kontekstu, w którym i dla którego funkcjonuje. Dworzec „rozgrywa się” w mieście, a pożądaną cechą formy miasta jest ciągłość – *continuum* – jego przestrzeni. Nie oznacza to jednorodności, ale harmonia, współzależność i możliwość penetracji jej różnorodnych elementów. Dworzec może tę ciągłość podtrzymywać albo nawet budować pod warunkiem, że będzie traktowany jako produkt tyleż technologii, co urbanistyki. Ale jakiej urbanistyki?

Dla kogo funkcjonuje kolej? Przede wszystkim dla tych, którzy przynajmniej na jednym końcu podróży stają się pieszymi albo pasażerami miejskiego transportu. Gdyby wszyscy pasażerowie kolei mieli dojeżdżać na dworzec samochodem, to pojemność parkingów na dworcach szybko przerosłaby chłonność otaczającego terenu. Mimo to jednak wiele dworców jest zdominowanych przez otaczającą infrastrukturę drogową. Dzieje się tak przede wszystkim z dwóch powodów:

- 1) linie kolejowe stanowią łatwo dostępny korytarz transportowy w strukturze miasta, wykorzystywany dla arterii drogowych;
- 2) transport drogowy uzyskał w konkurowaniu o przestrzeń faktyczny priorytet, charakterystyczny dla epoki modernizmu (kiedy to w Polsce powstało większość miejskich inwestycji komunikacyjnych).

Symbolem wystarczająco wymownym tego zjawiska jest przestrzenne odcięcie struktury dworcowej od miasta, widoczne na przykładzie Dworca Głównego w Gdańsku. Przed

zniszczeniem miasta dworzec był po prostu obiektem monumentalnym w reprezentacyjnym wnętrzu ulicznym, które miało ludzką skalę. Po odbudowie stał się natomiast samotnym obiektem w ekstensywnie zagospodarowanej dzielnicy. Dla większości użytkowników droga do niego wiodła (i właściwie wiedzie nadal) przez wąski i ciemny tunel pieszy. Dworzec gdański przed wojną był więc elementem centrum miasta, elementem *continuum* jego przestrzeni publicznej, pełnej reprezentacyjnych gmachów i kamienic. Dzisiaj jest w gruncie rzeczy wyrwaną z kontekstu budowlą publiczną osiedlowego przedmieścia.

Takie rozwiązanie jak w Gdańsku było 40 lat temu odbierane jako optymalne i nowoczesne, ponieważ modernizację miast utożsamiano z poszerzaniem dróg i rozgęszczaniem zabudowy. W tej chwili cele te przestały być aktualne w większości krajów Europy, a ich realizacja stanowi raczej smutne dziedzictwo minionej epoki modernizmu w urbanistyce.

## Lokalizacja dworca w mieście

Temat ten był bardzo na czasie najpierw, gdy powstawały koleje, potem gdy konsolidowały się i rozbudowywały ich węzły. Powszechnie znana jest walka brytyjskich towarzystw o możliwość budowy dworca jak najbliżej centrum miasta, której efektem jest kilka do dzisiaj istniejących dworców i linii kolejowych w gęsto zabudowanych strukturach Londynu albo wiadukt przecinający Stare Miasto w Newcastle.

I powszechnie znana jest też wrogość władz Paryża wobec podobnych zamierzeń nad Sekwaną. Władze miast „kontynentalnych”, znacznie ostrożniejsze wobec zamierzeń kolei, podjęły się właściwie zadania odwrotnego: doprowadzenia centrum miasta do dworca. W Paryżu prefekt Hausmann łączył dworce siecią szerokich bulwarów, które stały się osiami handlu. Dopóki kolej była jedynym liczącym się środkiem transportu na dłuższe dystanse, władzom szły w sukurs naturalne prawa rynku: wskutek generowanego przez kolej ruchu tereny między dworcem i miastem zabudowywały się i intensyfikowały funkcjonalnie niejako samoczynnie. Niekiedy, przy większych inwestycjach – takich jak budowa dworców głównych – dla pozyskania miejsca kolej wycofywano na dalszą odległość (np. Frankfurt n. Menem, Stuttgart, Mediolan, a ostatnio Sewilla). Wówczas na zwolnionych terenach otwierało się pole do okazałych urbanistycznych regulacji, mających stworzyć reprezentacyjne wprowadzenie do miasta. Jeśli nawet nie udało się, jak w Mediolanie, stworzyć ciągłości funkcji śródmiejskich, to przynajmniej stworzono przed dworcem szeroką oś urbanistyczną dającą kontakt optyczny z ogromną fasadą budynku recepcyjnego. Najnowszym przykładem próby „przysunięcia” centrum do nowo budowanego dworca jest Lehrter Bahnhof w Berlinie.

Wszystkie te dworce czołowe, wycofane na marginesy śródmieścia, doczekały się w ostatnich dekadach XX w. linii głębokiego wprowadzenia w postaci średnicowych tras szybkiej kolei regionalnej prowadzonych pod ziemią.

Wraz z pojawieniem się kolei wysokich prędkości i realizacją programu Trans European Network problemy te stają

się znowu aktualne. W wielu przypadkach bowiem sieć kolejowa nie będzie w stanie przenieść dodatkowych pociągów – a dotyczy to głównie wielkich węzłów. W przestrzeganiu zasady integracji systemu transportowego Niemcy wydają się bardziej konsekwentni od Francuzów. Nowy dworzec Lille Europe znajduje się niecałe pół kilometra od starego, z którym jest połączony linią VAL i wielkim kompleksem handlowym. We Francji tradycyjnie nie doceniało się roli kolei regionalnych, więc integracja dworca Lille Europe budzi więcej zastrzeżeń co do współpracy z systemem transportowym niż z przestrzenią miasta. Kassel Wilhelmshöhe natomiast, podobny przypadek dworca przelotowego na linii dużej prędkości, jest położony poza centrum (choć jeszcze w obrębie zwartej zabudowy miejskiej) węzłem kolei regionalnych.

W Polsce zasadnicze decyzje o charakterze planistyczno-urbanistycznym dotyczyć też mogą obszarów, na których sieć kolejowa nigdy się w pełni nie wykształciła – nawet na poziomie systemu międzyregionalnego (casus Łodzi). Przed projektantami Łódzkiego dworca, mającego być kluczowym elementem kompleksu komercyjnego (tzw. „Portal Łódzki”), staną zapewne podobne problemy jak zmieścić wiele elementów na stosunkowo małej powierzchni., czyli w efekcie o możliwy do spełnienia stopień integracji.

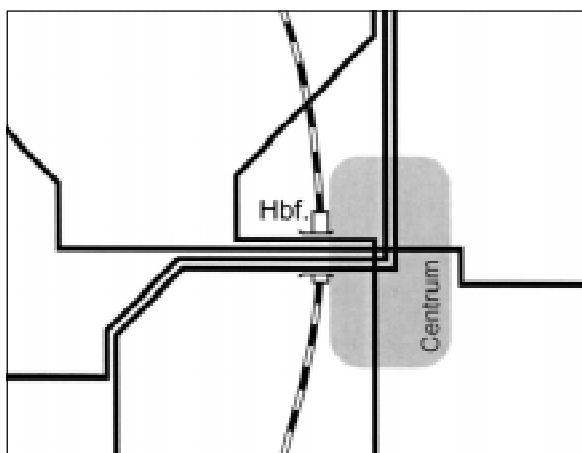
### Trasa kolejowa jako bariera przestrzenna

Istnieje zakorzeniony pogląd, że kolej degraduje miasto. Jest to jednak znaczne uproszczenie. Rzecz jasna, tunelowe wprowadzenia kolei do miasta, znane co najmniej od połowy XIX w. (Birmingham) są najmniej uciążliwe – ale kosztowne. W ostatnich latach kilka wprowadzeń tego rodzaju pojawiło się na liniach wysokich prędkości – przede wszystkim we Francji (TGV Atlantique w południowych dzielnicach Paryża, przejście przez Lille). Znacznie ciekawszym problemem urbanistycznym są trasy w wykopach i na wiaduktach. Linia nie musi być barierą przestrzenną, jeśli nie blokuje ulic i nie jest zbyt szeroka – czego przykładem może być prowadzona na estakadzie berlińska średnica Stadtbahn z 1882 r.

Bardzo interesującą linię, która przebiega przez samo śródmieście w znacznej części w wykopie wykonanym w parku miejskim, mamy natomiast w Edynburgu (1840-te). Związki przestrzenne między obszarami po obu stronach tych tras są na tyle duże, że obecność infrastruktury kolejowej jest niemal niewyczuwalna. W Berlinie zabudowa miejska w kilku miejscach sięga bezpośrednio konstrukcji wiaduktu. Dworce są natomiast ośrodkami działalności handlowej i otwierając się na obie strony trasy, zmniejszają jej znaczenie jako przestrzennej granicy rozrywającej miejską strukturę. Można by zaryzykować twierdzenie, że prowadzenie trasy kolejowej w poprzek centrum uchroniło oba miasta przed powstaniem upośledzonych obszarów „po drugiej stronie kolei”.

Gdyby chcieć rygorystycznie podchodzić do uciążliwości powodowanych przez kolej, to jej otoczeniem musiałyby być urbanistyczna pustka. Na to nie można sobie pozwolić, bo kolej i tak jest „najczystszy” ze środków transportu. Odkąd zniknęła trakcja parowa problemem może natomiast być hałas (możliwy do zmniejszenia wskutek zastosowania

barier ochronnych, nowych technologii wykonania i zabudowy torowiska lub odpowiedniego wykorzystania rzeźby terenu) – warto jednak zadać pytanie, czy uciążliwość dla śro-



Fryburg Bryzgowijski. Sieć tramwajowa w tym niewielkim mieście (ok. 200 tys. mieszkańców) została całkowicie zintegrowana z Dworcem Głównym  
Rys. J. Wesołowski



Londyn. Wiadukt d. kolei South Eastern przy Katedrze Southwark. Sąsiedztwo wiaduktu i miasta, chociaż zwykle trudne, nie musi być nieprzyjemne. Tutaj arkady wiaduktu wykorzystane są na kawiarnię, nieco dalej mieści się pod nim znane targowisko  
Fot. Jacek Wesołowski, 2001



Frankfurt nad Menem – Hauptbahnhof. Po wycofaniu dworca w latach 80. XIX w. powstała „wielka urbanistyka” osiowej ulicy (Kaiserstraße)  
Fot. Jacek Wesołowski, 1999

dowiska alternatywnych środków transportu byłaby mniejsza? Prawdopodobnie – nie. Nie chodzi tu o miejsca, gdzie pociągi jadą z najwyższymi prędkościami, ale o podejściach do dworców, gdzie następuje ich hamowanie i rozruch.

### Zaplecze dworca i druga strona torów

Kompleks dworca jest barierą przestrzenną, jeśli towarzyszą mu bezpośrednio rozległe obszary zaplecza technicznego i torów postojowych. Ale przecież one nie muszą towarzyszyć dworcowi, ale mogą znajdować się na daleko wjeździe do miasta – jak to właśnie zrobiono w Berlinie. Wówczas wła-



Leeds. Dworzec odwrócony od południowej części śródmieścia nie wpłynął na intensyfikację jego zagospodarowania. Atrakcyjny teren zajmowany był do niedawna przez improwizowane parkingi

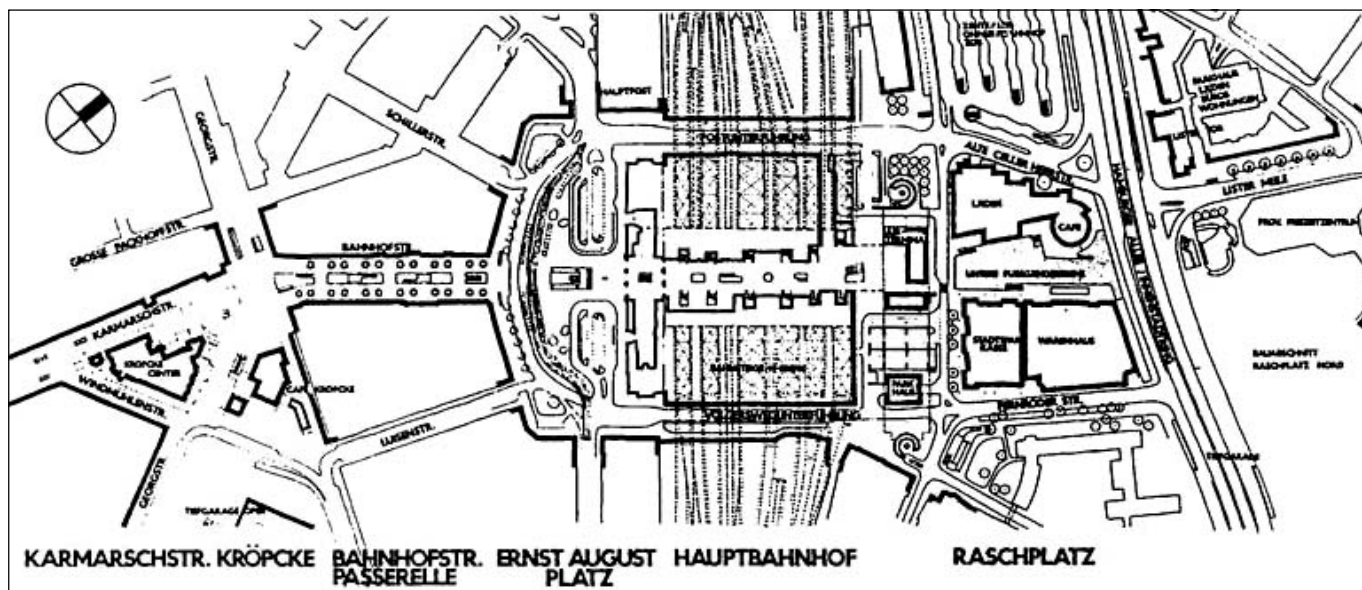
Źródło: Leeds Civic Trust

ściwie tylko od rozwiązania dworca i warunków przekraczania trasy zależy czy istnieje „tamta strona torów”. Jeśli dworzec jest zwrócony na jedną stronę, potencjalnie wartościowe tereny za nim stają się niedostępne i nieatrakcyjne. Przykład Leeds pokazuje, że bardzo atrakcyjne tereny nad rzeką, ale za dworcem otwartym jednostronnie są od lat wykorzystywane bardzo ekstensywnie, bo obszar dworca stanowi przestrzenną granicę śródmieścia. Wiele się czyni, żeby przeciwdziałać barierze dworca. Bardzo znany przykład restrukturyzacji dworca jako ważnego elementu programu śródmiejskiego to Hanower lat 70. XX w. Wówczas to powstał w poprzek dworca dwukondygnacyjny tunel, w którym dolny pasaż handlowy służy ruchowi miejskiemu i łączy handlową ulicę z kompleksem usługowo-komunikacyjnym po drugiej stronie torów.



Porto – polyskujący dach to hala czołowego dworca Sao Bento; dla wprowadzenia kolei do centrum miasta zrobiono kilometrowy tunel

Fot. J. Wesołowski, 1999



Hanower – otoczenie Dworca Hannover Hauptbahnhof przebudowane w latach 70. Zespół, obejmujący podziemny pasaż handlowy (Passerelle), urzędzenia transportu i biura, powstał po drugiej stronie torów dla pełnej integracji przestrzennej części miasta rozciętych koleją, na dolnym poziomie znajduje się pasaż handlowy

Źr.: New Life for City Centres. Planning, Transport & Conservation in British & German Cities.

Anglo-German Foundation for the Study of Industrial Problems, London, 1988

Pokonaniu bariery przestrzennej wytworzonej przez dworzec służyć też mogą koleje miejskie. W Strasburgu, gdzie dworzec pasażerski nie ma bezpośredniego sąsiedztwa miejskiego z tyłu (jest tam kompleks zaplecza technicznego i tereny wojskowe) pierwsza linia tramwaju została poprowadzona tunelem w poprzek terenów dworcowych. Stanowi wyczuwalny łącznik śródmieścia z „tym co za koleją”.

### Dworzec jako kompleks usługowo-biurowy

Grupowanie złożonej funkcji na dworcach lub w ich sąsiedztwie może przynieść różnorakie korzyści. Przede wszystkim powoduje połączenie rozdzielonych przez kolej przestrzeni miejskich. Dostępny ze wszystkich stron dworzec staje się istotnym zwornikiem strukturalnym. Może to wynikać już ze skali zabudowy. Uciążliwość kolei ma bowiem podłoże psychologiczne: niezależnie od rzeczywistej uciążliwości, mierzonej poziomem hałasu i substancji toksycznych w powietrzu, nadal lepiej odbiera się ruchliwą arterię, na którą wychodzą okna, niż linię kolejową (czy coś tu zmieni ewentualne zielone torowisko, którego próby przeprowadza się tu i ówdzie – na razie nie wiadomo). Zapewne bierze się to wrażenie z poczucia niedostępności. Wrażeniu temu przeciwdziałała sąsiadująca z trasą intensywne zagospodarowanie. Jeśli skala zabudowy dominuje ponad skalą trasy kolejowej, to wówczas będzie ona znacznie słabiej odbierana jako bariera, a na pierwszy plan wysuną się związki widokowe między obiektami po obu stronach torów. Jeśli dworzec jest elementem zespołu zabudowy biurowo-usługowej o dużej skali urbanistycznej, to wówczas wydzielone z miasta urządzenia kolejowe przestają funkcjonować w świadomości mieszkańców jako bariera strukturalna. One oczywiście nadal istnieją, ale inne, bardziej przyjazne elementy przestrzeni otaczającej przyciągają uwagę. Oprawa architektoniczna samej przestrzeni peronów, w postaci hali albo interesujących zadaszeń staje się również charakterystycznym i pożądanym elementem przestrzeni miasta – w miejsce obcych jej torowisk.

Dworzec jako ośrodek usługowy staje się magnesem generującym znaczny ruch, a ten z kolei powoduje, że wykorzystuje się każdą dostępną powierzchnię na sklepy lub biura kontaktujące się bezpośrednio z publicznością. W najbardziej uczęszczanych węzłach są to już wielkie centra handlowe obliczone na klienta niezmotoryzowanego (chyba najbardziej znane przykłady to dworce – domy towarowe w wielkich miastach japońskich). Przy zlokalizowaniu elementów zespołu po obu stronach torów ważne zaczynają być związki funkcjonalne przebiegające w poprzek trasy kolejowej. Dla ich właściwego funkcjonowania nie wystarczy sama obecność wiaduktów, a zwłaszcza tuneli, ale odpowiednia ich oprawa.

Jak zwykle w mieście, obecność ludzi przyciąga innych, a korzystają na tym nie tylko rozliczne firmy zgrupowane wokół dworca, ale i sama kolej. Istnieje bowiem na rynku mniej więcej taki podział: na tych, którzy na pewno nie pojedą pociągiem, na tych, którzy pojedą pociągiem – bo nie mają wyboru albo bo jest to najwygodniejsza alternatywa oraz na tych, którzy się wahają. Ożywione otoczenie dworca wpływa na jakość samej drogi do pociągu. Staje się ona



*Lille Europe, przykład dworca – kompleksu usługowo-biurowego*

bezpieczniejsza, wygodniejsza, bardziej interesująca (przez co pozornie krótsza). Dla wahających się może to być przekonujące.

Powiązanie dworca z miejscem pracy jest zatem pożyteczne dla wielu stron – zwłaszcza jeśli kolej stanowi powszechnie używany środek transportu. Wówczas pojawiają się siły ekonomiczne, które gotowe są intensyfikować wykorzystanie terenu otaczającego. Z drugiej strony miasto może, a nawet powinno, stosować restrykcyjne normy co do wielkości parkingów bazując na fakcie, że jest to obszar doskonale obsługiwany transportem publicznym. Taka polityka, rozwinięta na obszar kraju (jako tzw. „Polityka ABC”), jest stosowana w Holandii. Nie przypadkiem skupisko biurowych wieżowców w Hadze zlokalizowane jest właśnie w okolicach jednego z dwóch największych dworców. Podobnie chętnie lokują się biurowce przy dworcach szwajcarskich – mimo restrykcji parkingowych. Intensywnie zagospodarowane otoczenie dworców, wpływając na większą konkurencyjność kolei sprzyja proekologicznej mobilności, a proekologiczna polityka transportowa i przestrzenna miasta sprzyja popularności kolei. Powstaje sprzężenie zwrotne: intensywne wykorzystanie terenu napędza kolei pasażerów, a istnienie kolei wzmacnia intensywność wykorzystania terenu.

### Otoczenie dworca doby modernizmu

#### – pasażer w drodze na peron

Prawie każdy pasażer kolei choćby na moment staje się pieszym. Można rozpatrywać kilka charakterystycznych dróg pieszych na dworcu: drogę przesiadania się na środek transportu lokalnego, drogę przesiadania się na samochód prywatny oraz drogę do miasta.

Powiązanie transportu lokalnego z koleją to jest właściwie powiązanie peronów z przystankami. Ta droga powinna więc być jak najkrótsza – szczególnie dla dojeżdżających codziennie, a więc głównie pasażerów pociągów regionalnych.

Warto zauważyć, że automatyzacja sprzedaży biletów, nie wymagająca wielkiej przestrzeni holów kasowych, dotyczy w coraz większym stopniu także podróży międzyregionalnych (choć w tym sektorze nigdy zapewne nie wyeli-



Praga – Dworzec Hlavní. Unikatowa secesyjna budowla odcięta została trasą szybkiego ruchu i – jak dotąd – nie znajduje odpowiedniego wykorzystania  
Fot. J. Wesołowski, 2001



Warszawa – Dworzec Centralny. Przestrzeń ulic w Warszawie modernistycznej miała być dla samochodów. Większość dojeżdżających do dworca wchodzi labiryntem podziemnych korytarzy  
Fot. J. Wesołowski, 2001

minuje się potrzeby prowadzenia kas i punktów informacyjnych). Dla ukształtowania dworca oznacza to zasadność urządzenia dodatkowych dojeżdżeń do peronów z pominięciem głównego zespołu recepcyjnego. Tę swego rodzaju decentralizację dróg dojeżdżenia można zapewne uznać za pozytywny dorobek modernistycznej architektury dworcowej, chociaż stoi ona tylko o krok od całkowitej „desakralizacji” architektury kolejowej. Charakterystycznym przykładem jej realizacji może być brukselski Dworzec Centralny albo – w odniesieniu do kolei regionalnej – warszawski Dworzec Śródmieście.

Droga, którą pokonuje przesiadający się, zależy jednak najczęściej od rozwiązania przestrzeni wokół dworca. Mamy tu zwykle wiele typów ruchów, które modernistyczna inżynieria próbowała rygorystycznie segregować, ponieważ nie chciała wpływać na ich wielkość: osobno taksówki, osobno podjeżdżające samochody, jeszcze gdzieś indziej autobusy. Sprostanie potrzebie segregacji rodziło potrzebę wielkich

przestrzeni – tym bardziej, że firmy transportowe (jak MPK lub PKS) zgłaszały wygórowane potrzeby terenowe. Dworzec stawał się „wyspą” odciętą od miasta urządzeniami transportu. W efekcie najgorzej miał zwykle pasażer publicznego transportu, którego droga do dworca była najdłuższa. Tracił więc najwięcej ten, który stanowił najliczniejszą część pasażerów. W interesie klienta kolei warto dokonać analizy rzeczywistych potrzeb terenowych. Z reguły układ podjazdów może być prosty i bardzo „kompaktowy”. Osiąga się to w drodze eliminacji niepotrzebnych ruchów na placu, łączenia pasów ruchu (na przykład dla tramwaju i autobusu albo dla autobusu i samochodów), wycofania stanowisk postojowych na peryferie układu albo przez segregację wykorzystania terenu w czasie. Obserwując organizację pracy na cen-



Budapeszt – Dworzec Nyugati. Typowe powiązanie dworca, przystanków tramwajowych i stacji metra przy pomocy podziemnego westybulu. Przejście w poziomie jezdni urządzone niedawno na drugim końcu wysepek przystankowych  
Fot. J. Wesołowski, 2002



Łódź – Dworzec Kaliski. Większość dojeżdżających wchodzi przez nieprzyjazne kawiarnie pod wiaduktami kolei i równoległej ulicy. Przykład, jak nie należy projektować powiązań miasta z dworcem  
Fot. J. Wesołowski, 2002



*Bytom. Doskonała lokalizacja dworca na zamknięciu głównej ulicy mogłaby być zaletą górnośląskiej kolei regionalnej – gdyby ta istniała. Niestety – dworzec jest odcięty od miasta przez zakorkowaną ulicę, a klient kolei został zmuszony do pokonywania niewygodnych i tandetnie zaprojektowanych kładek*

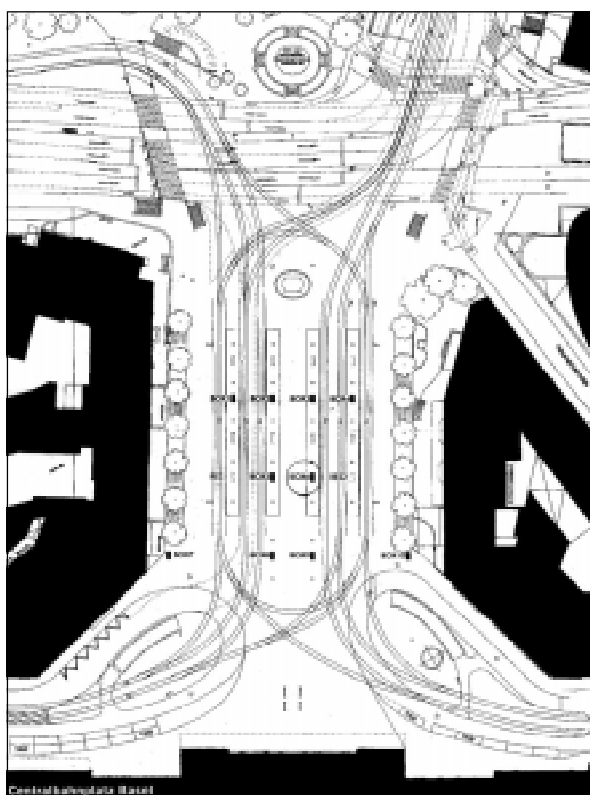
*Fot. Jacek Wesolowski, 1997*

tralnym dworcem PKS w Łodzi (gdzie jest osobny plac postojowy) można dojść do wniosku, że proste rozsuniecie czasów odjazdów poszczególnych kursów (zamiast ich skupiania w pełnych kwadransach) uwolniłoby nawet  $\frac{3}{4}$  powierzchni placu pod inne zagospodarowanie – na przykład krańcówkę autobusów miejskich, w tej chwili oddaloną o dobre pół kilometra.

Ale na drogę dojścia do peronów należy spojrzeć nie tylko jako na prosty mechanizm odległości i powiązań funkcjonalnych. Liczy się również psychika użytkownika. Zasad-

niczą zmianą, która się dokonała wraz z odejściem modernizmu, był powrót przekonania, że w architekturze nie może opierać się na „czystej” technologii funkcji i „czystej” ekonomice budowy i użytkowania. Tyle samo liczy się przecież jakość przestrzeni, jej ukształtowania i skojarzenia, które budzi. W ocenie dworców ostatniej dekady XX w. z aprobatą witano poszukiwania architektoniczne, które pozwalały „ekscytować się podróżą”. W urbanistyce prowadzi to w prostej linii do powrotu form tradycyjnych przestrzeni miejskich, takich jak „ulica” i „plac”, które powinny znaleźć zastosowanie także w otoczeniu dworca. Prowadzi też do wykorzystywania unikatowych form architektury dworca, często zabytkowych, które stanowią czytelny znak doskonale lokujący kolej na subiektywnej „mapie” miasta. Jest dowodem wielkiej niezręczności modernistycznych planistów, jeśli symbol tej miary, co secesyjny Dworzec Główny w Pradze, potrafił zniweczyć lokując przed nim monstrualną trasę szybkiego ruchu i także plac parkingowy.

Ponieważ z reguły nie można w warunkach miejskich w pełni zadowolić wszystkich, ukształtowanie architektoniczne i urbanistyczne dość dobrze oddaje system priorytetów, które podzielał projektant i inwestor. Na dworcach kolejowych, gdzie doprowadzenie ruchu z zewnątrz wymaga roz-



*Bazylea – Dworzec SBB. Plac przeddworcowy przeznaczony jest na węzeł tramwajowy oraz obszar ruchu pieszego. Intensywność ruchu tramwajów wzrosła się w 2001 r., kiedy otwarto wyprowadzenie tramwajów podziemnych (tory po prawej)*

*Źródło: BVB-Facts, Basler Verkehrs-Betriebe, nr 2/2000*



*Genewa – Dworzec Cornavin. Rozległy plac zajmują w większości urzędnia drogowe. Duży kontrast w stosunku do rozwiązania z Bazylei*

*Fot. J. Wesolowski, 1999*



Glasgow – Dworzec Central. Czołowy dworzec zlokalizowany w pierzei handlowej ulicy. Przy głównym wejściu mini-wiatka dla podjeżdżających samochodów  
Fot. Jacek Wesołowski, 1996



Londyn – Dworzec London Bridge. Jedna z najnowszych porte-cochere na dworcach brytyjskich. W innym miejscu pod dachem znajdują się przystanki autobusowe  
Fot. Jacek Wesołowski, 2001

wiązania szczególnie wielu konfliktów, widać dość dobrze na ile miasto (i kolej) realizuje politykę wspierania ruchu pieszego i ruchu transportu publicznego, chroniąc tych, którzy zdecydowali się nie użyć samochodu. Na to wszystko nakłada się konieczność urządzenia odpowiednio wygodnej drogi dla osób niepełnosprawnych.

Kiedyś pieszym budowano tunele albo kładki, które miały bezkolizyjnie doprowadzić ich z miasta do dworca. To pierwsze rozwiązanie jest charakterystyczne dla warszawskiego Dworca Centralnego, to drugie dla dworca w Katowicach. W normalnych warunkach terenowych każde z tych rozwiązań oznacza dominację ruchu kołowego na poziomie ulic i przynosi pieszym wiele niedogodności – przede wszystkim schody, które wymagają wind (drogich w budowie i utrzymaniu) albo terenochłonnych pochylni, na które zresztą nie ma zwykle miejsca).

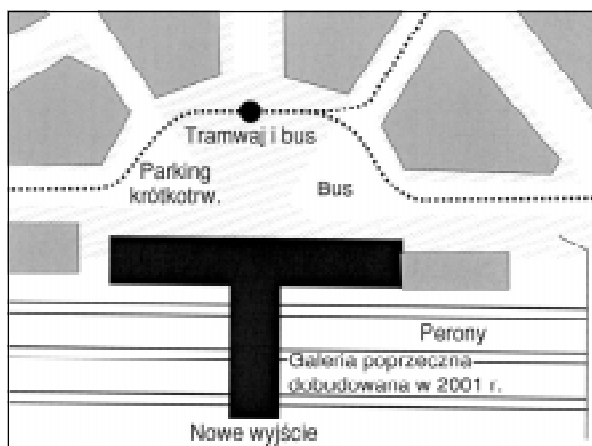
### Współczesny plac przeddworcowy

Aby uczynić plac przeddworcowy bardziej przyjazny dla pieszych, należy usunąć z niego nadmiar ruchu samochodowego. Nie jest to takie proste, ponieważ linia kolejowa stanowiła korytarz wykorzystywany również dla arterii miejskich wyższego rzędu. Korzystniej jest, jeśli arteria przebiega po zewnętrznej stronie kolei – wówczas w powiązaniu z nią, za dworcem, organizuje się podjazdy i urządzenia związane z parkowaniem długoterminowym. Jeżeli arterię zbudowano przed dworcem, to najrzeczniej jest poprowadzić ją w tunelu. Zrobiono tak jeszcze przed wojną w Duisburgu, a po wojnie na dworcu kolei niemieckich w Bazylei. W Lyonie Dworzec Perrache, który znalazł się za linią autostrady państwowej odcinającej go od miasta, został poprzedzony zbudowanym nad nią kompleksem handlowym – niestety o dość kontrowersyjnej architekturze. Jakakolwiek jednak by ona nie była – dzięki temu zabiegowi pokonano przykrą barierę przestrzenną, która stanowi wielopasmowa arteria.

Układ samego placu przeddworcowego, nawet jeśli już nie ma wielkiej arterii przelotowej, stanowi również węzeł do rozwiązania. W Niemczech tradycyjnie odsuwa się ulicę od fasady dworca, dzięki czemu powstają boczne kieszenie wykorzystywane na podjazdy (zwykle jeden dla taksówek, drugi dla autobusów), rozdzielone obszerną przestrzenią dla pieszych, sięgającą samej ulicy. Ten model przeszedł interesującą ewolucję w Moguncji, gdzie kilka lat temu, w ramach rozszerzania miejskiej strefy ruchu uspokojonego, zamknięto w ogóle przelot dla samochodów prywatnych, pozostawiając przejazd dla tramwajów i autobusów.

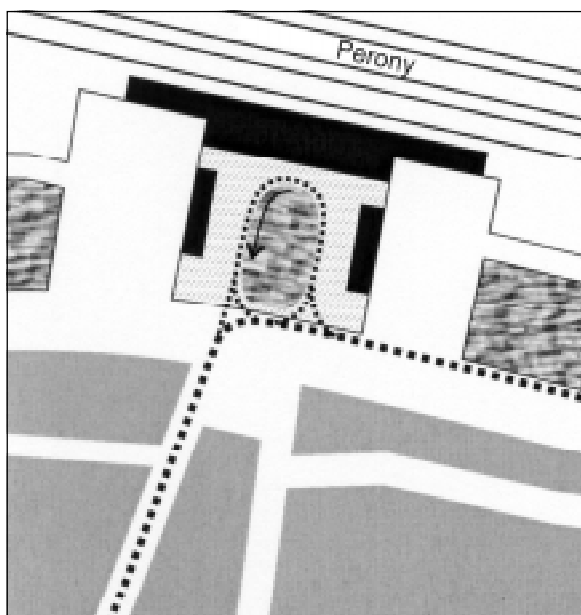
We Frankfurcie nad Menem ulicę przed dworcem w końcu lat 70. wygrodzono po tym, jak powstał podziemny pasaż handlowy ponad stacjami metra i kolei regionalnej. Na fali narastających głosów za przywróceniem pieszym przestrzeni ulicy, w połowie lat 90. otwarto ponownie przejścia przez jezdnię. Najprostsze rozwiązania sprawdzają się najlepiej – jeśli tylko żaden z użytkowników przestrzeni miejskich placów nie ma wygórowanych żądań.

Interesujące porównanie sposobów rozwiązania placu przeddworcowego dają dwa podobnej wielkości miasta szwajcarskie: Genewa i Bazylea. Oba mają dworce położone wewnątrz zwartej struktury śródmiejskiej. W Genewie na placu dominuje ruch kołowy – jest tam także pętla autobusów i tramwajów, do której, by dojść, trzeba przekroczyć ruchliwą jezdnię. Plac jest częścią międzydzielnicowej trasy, a piesi poruszają się handlowym pasażem podziemnym. W Bazylei, gdzie stosuje się konsekwentnie politykę ograniczania ruchu kołowego, plac jest przestrzenią przeznaczoną dla pieszych i tramwajów, które mają tam jeden z węzłowych przystanków. Zwraca uwagę niezwykle skomplikowany układ torowy pętli – jak też fakt, że piesi mogą chodzić właściwie wszędzie po torowisku. Nie jest to może rozwiązanie idealne, ale najwyraźniej uznano, że jest to kompromis uzasadniony i przy niewielkich prędkościach tramwajów możliwy, skoro przystanek przy dworcu musi mieć charakter węzłowy dla sprostania potrzebom integracji systemu transportowego, a dojścia do niego muszą być jak najłatwiejsze – czyli w poziomie terenu. Bo właśnie urządzenie węzła trans-



Moguncja – Hauptbahnhof. Od kilkunastu lat plac przeddworcowy mogą przejeżdżać tylko tramwaje i autobusy. W 2001 r., przy okazji powiększania liczby peronów, dla powiązania dworca z dzielnicą zewnętrzną dobudowano też nad peronami handlową galerię poprzeczną

Rys. J. Wesołowski



Würzburg – Hauptbahnhof. Pętla, na którą wjeżdżają także tramwaje przelotowe, doprowadza wagony bezpośrednio przed drzwi główne dworca

Rys. J. Wesołowski

portowego przed dworcem to sztuka znajdowania odpowiednich kompromisów.

W na ogół mniej przyjaznym pieszemu i nie dysponującym rozległą przestrzenią miasteczek anglosaskim nieprzerwanie od zeszłego stulecia karierę robi *porte cochere* – czyli znacznych rozmiarów wiaty ponad podjazdem od ulicy, która może być nawet najbardziej – obok hali peronowej – widocznym elementem architektury budynku dworcowego. Początek tej tradycji dał około 1840 r. dworzec w Newcastle, a ostatnio podtrzymuje go przebudowany dworzec London Bridge. Podjazd taki służy zarówno samochodom prywatnym dla podwiezienia pasażera oraz taksówkom, jak i autobusom. Interesującą realizacją dworca opartą na tej właśnie zasadzie jest Kassel Wilhelmshöhe, zbudowany na szybkiej linii Hanower – Würzburg w 1991 r. Tutaj, dzięki wykorzystaniu zasady wspólnych pasów ruchu tramwajowo-autobusowych, udało się skupić pod dachem wszystkie środki transportu publicznego na stosunkowo niewielkiej powierzchni. Płaskie przekrycie wyniesione na ok. 8 metrów za pomocą dowolnie ustawionych smukłych kolumn stanowi charakterystyczny symbol „kolejowy” w perspektywie długiej alei, przy której zbudowano dworzec.

Żeby dostać się pod dach, tory tramwajowe w Kassel wygięto i wyprowadzono na pobocze dwujezdniowej alei, oczywiście w poziomie jezdni. Tramwaj, jak autobus, nie jest traktowany jako „sztywny” środek transportu, którego szybkim korytarzom należy podporządkować strukturę architektoniczną i ruch pieszy. Przeciwnie – dworzec kolejowy jest wystarczająco ważnym generatorem ruchu, nadrzędnym wobec komunikacji lokalnej, żeby uzasadnić pewne wydłużenie czasu jazdy. W Würzburgu tramwaje jadące w obu kierunkach wjeżdżają nawet na pętlę z przystankiem zlokalizowanym bezpośrednio przed głównym wejściem do budynku recepcyjnego tamtejszego dworca – po to, by przesiadanie się na pociąg było jak najwygodniejsze i jak najprostsze.

W Polsce postępuje się przeciwnie. Właściwie żaden z dworców nie jest dostępny łatwo, a im większe miasto,



Kassel – Dworzec Wilhelmshöhe. Wszystkie podjazdy, także dla tramwajów, kryją się pod rozległą wiatą (*porte-cochere*)

Fot. J. Wesołowski, 1993



Frankfurt nad Menem – Hauptbahnhof. Otwarte w latach 90. przejście przez jezdnię na placu przeddworcowym. Pod ziemią pasaż handlowy oraz przystanki metra i S-Bahn

Fot. J. Salm, 1999



tym gorzej. Kuriozalny przypadek metra warszawskiego, które nie obsługuje kolei jest znamieny. Ale przecież i w Krakowie, i we Wrocławiu, i – częściowo – w Poznaniu droga od przystanków tramwajowych do dworca, a zwłaszcza do samych peronów, jest długa i niewygodna. Nawet tam, gdzie nowy dworzec powstał poza zwartą strukturą miasta, jak w przypadku Łodzi Kaliskiej, problemu tego właściwie nie rozwiązano – chociaż można było. Wszystko to pozwala przypuszczać, że jest to zagadnienie lekceważone przez planistów, miasto i kolej.

### Droga do kolei podziemnej

Zanim zrobiono na londyńskim dworcu Victoria bezpośredni, a wąski tunel od stacji kolei District (1868 r.) do westybulu przed peronami, upłynęło dziesięć lat. W tej chwili już zawsze dąży się do tego, żeby wyjście z metra znajdowało się w obrębie budynku dworca: w hallu kasowym albo – w przypadku dworców czołowych na peronie poprzecznym. Wymaga to albo prowadzenia trasy pod budynkiem, albo budowy podziemnego podejścia, sięgającego pod budynek. Są to bardzo skomplikowane operacje budowlane, wymagające



Lizbona – Dworzec Rossio. Wyjście z labiryntów stacji metra prowadzi prosto na peron  
Fot. J. Wesolowski, 1999

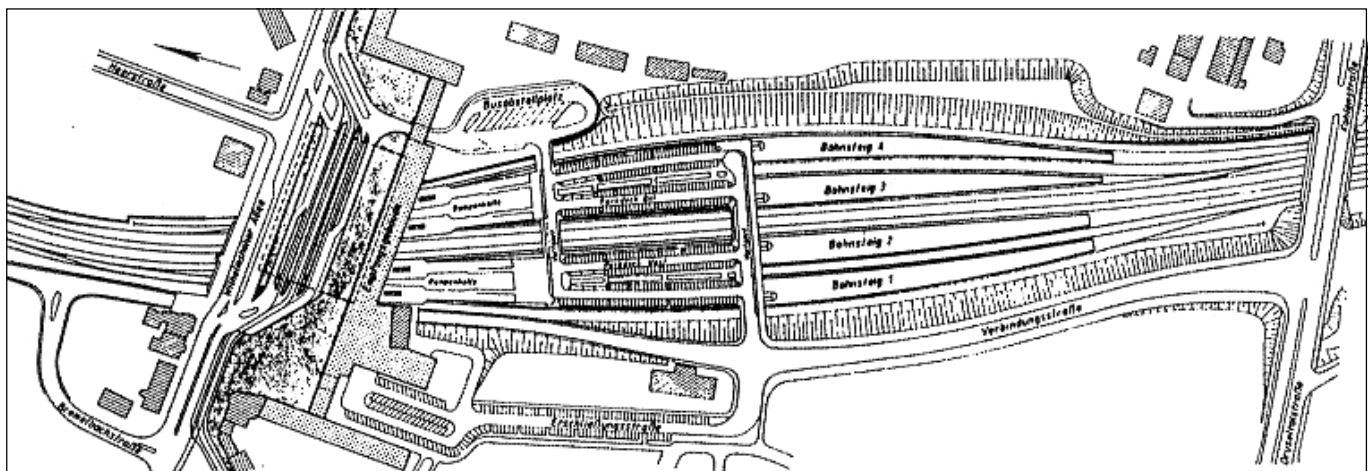
często pogłębiania fundamentów albo palowania starej konstrukcji.

W wejściu do metra jak najbardziej zbliżonym do peronów kryje się jednak paradoks, który pozwala przypuszczać, że chodzi to bardziej o działanie psychologiczne albo o eliminację kłopotliwych kolizji dróg pieszych, niż o rzeczywiste skracanie drogi. Rzadko kiedy bowiem udaje się linię metra tak prosto powiązać z halą dworca, jak to się stało na praskim Dworcu Głównym. Ale tam metro jest płytkie, a nowa budowla powstała jednocześnie z metrem. Zwykle wejście do metra to początek podziemnego labiryntu, który po długim spacerze i pokonaniu eskalatora, doprowadza do peronów kolei podziemnej. Cesarsko-królewska Stadtbahn miała na wiedeńskim Westbahnhof dworzec osobny, ale znacznie bliżej położony, niż dzisiejsza stacja U6 po modernizacji linii. Najwyraźniej uznano, że jeśli już kto w tunelu, to tak jakby na peronie metra – co oczywiście jest absurdem. Ukryte dystanse pokonywane pod ziemią wcale nie wydają się krótsze od tych, które są na poziomie ulicy. Należy więc zapytać, czy zawsze warto wydłużać podziemne korytarze, zamiast odpowiednio urządzić dojście na poziomie otaczającej dworzec przestrzeni.

### Rowery i samochody

W kontekście przyjaznego dla człowieka otoczenia dworca należy też rozpatrywać udział ruchu rowerowego jako sposobu dostania się do kolei. Rower staje się coraz popularniejszym środkiem przemieszczania się, szczególnie w miastach stosunkowo nierozległych, a gdzieśgdzie jest tradycyjnie popularny. Podczas gdy zapewnienie wszystkim chętnym miejsca do parkowania samochodu przerasta zwykle możliwości terenu, inaczej się ma sprawa z parkowaniem rowerów. Niemal każdy dworzec holenderski, niemiecki, wiele szwedzkich i brytyjskich dysponuje taką przestrzenią, często zadasoną. Popularne też stają się dworcowe wypożyczalnie rowerów.

Pewna część klientów kolei międzyregionalnej korzysta z samochodów w dojeździe do dworca. W interesie kolei leży



Kassel, Dworzec Wilhelmshöhe – plan. Parkingi rozwiązano na płycie ponad peronami. Między nimi a budynkiem recepcyjnym – schody i pochylnie na perony oraz doświetlenie hali  
Źr.: M. Schmitz, Der neue ICE-Bahnhof in Kassel, Bauen+Wohnen 5/1991, Zürich

zatem, żeby dysponowali oni odpowiednią powierzchnią parkingową. Parkowanie długoterminowe wymaga miejsca, toteż najczęściej lokalizuje się je po zewnętrznej stronie torów albo ponad peronami. To drugie rozwiązanie pojawiło się już w latach 30. XX w. na dworcu Rouen Rive Droite, a ostatnio na Kassel Wilhelmshöhe. Jeśli dworzec zlokalizowany jest w centrum miasta, to najczęściej jest potrzeba budowy parkingów wielopoziomowych. Budowle te, jako szczególnie nieprzyjemne dla klimatu ulicy i przestrzeni publicznej w ogóle, sprawiają wiele kłopotu architektom. Można oczywiście wypełniać je treścią usługową od strony ulic, można też, jak to się stało na przykład w Leeds, robić z nich budowle charakterystyczne.

W przypadku pociągów kończących (lub rozpoczynających) trasę można stosować zasadę dwóch przystanków na obszarze miasta, z których ten położony bardziej peryferyjnie miałby program parkowania długoterminowego.

Najgorzej, jeśli urządzenia parkingowe stają się miejscem martwym, które samym ukształtowaniem może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa osobistego zmierzających na dworzec klientów kolei i przechodniów. Jeden z takich negatywnych przykładów, powstały niestety zupełnie niedawno, to parkingi na Łódzkim Dworcu Kaliskim, zlokalizowane pod estakadą drogową na trasie między dwoma parkami.

### Podsumowanie

Idealny dworzec powinien spełnić zadanie podwójne: być wygodnym węzłem integracji transportu lokalnego i kolei oraz mieć lokalizację, na tyle centralną, żeby stosunkowo wiele osób uznało, że leży on blisko celu podróży; centra miast europejskich są nadal najważniejszymi generatorami ruchu i skupiskami miejsc pracy. Lokalizacja dworca ma oczywiście szczególne znaczenie dla tych, którzy używają kolei na co dzień przemieszczając się na stosunkowo małe odległości. Jednakże, wobec istnienia sieci autostrad problem jakości drogi do dworca ma coraz większe znaczenie także w przemieszczeniach na długich dystansach. Samochodem jedzie się przecież „od drzwi do drzwi” omijając stres przesiadania się. Dworzec ma stanowić pełnoprawny element śródmiejskiej przestrzeni, ponieważ jego rolą jest spełnienie zadania stawianego kolei, gdzie jest bezkonkurencyjna: obsługi miejskich obszarów centralnych. Jeśli z jakichś powodów lokalizacja dworca ma być bardziej peryferyjna, to nie powinien on pozostawać wyizolowany od miejskiego zagospodarowania.

W systemie transportowym miasta dworzec powinien jednocześnie stanowić węzeł zintegrowany, w którym skupiają się środki transportu lokalnego i regionalnego. W dużych miastach przystanek kolei wysokich prędkości powinien być powiązany z koleją międzyregionalną, regionalną i aglomeracyjną, a nadto z siecią tramwajowo-autobusową. Jest to warunek tworzenia prawdziwie zintegrowanego systemu transportowego kraju, a w przyszłości Europy. Powoduje też, że kolej jest konkurencyjna w stosunku do samochodu i samolotu. Zgranie tych wszystkich elementów w jeden przestrzenny węzeł, który jeszcze jest dobrze powiązany ze śródmiejską przestrzenią publiczną jest właśnie polem do



*Ipswich. Kompaktowe podjazdy i stanowiska dla autobusów na niewielkim dworcu prowincjonalnego miasta w Anglii  
Fot. J. Wesółowski, 1995*

działania dla kunsztu urbanisty i technologa miasta. Centralne położenie dworca zintegrowanego ze strukturą śródmieścia stwarza poważne ograniczenia przestrzenne w jego ukształtowaniu tego węzła. Ale jednocześnie centralne położenie dworca pozwala, przy umiejętnie zorganizowanym węzle przesiadkowym, na pełne wykorzystanie walorów już tkwiących w miejskim układzie transportowym, który zwykle zorganizowany jest dość słabo.

Jest prawdopodobne, że przy większych potokach pasażerskich rozwiązaniem najwygodniejszym może być spiętrzenie poszczególnych jego elementów – jak tego dokonano na początku XX w. na znanym nowojorskim Grand Central. Jednakże, decyzja, w jakich warunkach potrzeba odwołać się do kosztownych megastruktur jest już kwestią dyskusyjną. Istnieją przykłady oszczędnego dla terenu i mimo to funkcjonalnego rozwiązania węzła przesiadkowego, jeśli dopuści się mieszanie ruchów różnego typu.

Znaczna część generowanego przez dworzec ruchu może być ruchem najmniej kosztownym dla środowiska, bo pieszym. Zresztą niemal każdy pasażer pociągu jest chociażby przez chwilę pieszym. Rola pieszych dróg dojścia do dworca jest tym większa im mniejsza jest rola samochodu w mieście. Przyjemne dla pieszego i dla użytkownika publicznego transportu otoczenie dworca jest więc jednym z ważnych instrumentów realizacji modelu „zrównoważonej mobilności”. Ta zaś stanowi ważny atrybut „zrównoważonego rozwoju” w ogóle.

□

*Autor  
Jacek Wesółowski  
architekt, adiunkt w Instytucie Architektury  
i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej;  
zajmuje się problematyką rewaloryzacji miast  
i roli w niej polityki transportowej*