

Jacek Wesółowski

Współczesne przystanki tramwajowe (3). Architektura a kontekst miejski

Wiaty przystankowe

Skoro linia tramwajowa ma wnikać w środek miejskiej struktury, w tym dzielnic historycznych, to ważne wydaje się przyjęcie takich form przystanku, które będą charakterystyczne, ale nie będą zanadto rzucać się w oczy, ani stwarzać optycznej i fizycznej blokady w przestrzeni publicznej miasta. W przeciwieństwie do przystanków zlokalizowanych w pasach rozdzielczych (albo w pustkach zdeintegrowanego miasta modernizmu), wiaty na peronie

nie mogą tworzyć jednego długiego ciągu, ale raczej nie więcej niż dwie rozdzielone formy. Kolorystyka konstrukcyjnych elementów powinna być stonowana i neutralna. Niskie perony i nawierzchnia torowiska może być zintegrowana z nawierzchnią ulicy lub placu dla zachowania optycznej jedności urbanistycznego wnętrza: już sama obecność stopni na krawężniach peronów wystarczająco ogranicza liczbę osób przechodzących w poprzek. Jak świadczy zdjęcie ze Strasburga, nie zawsze zresztą będzie miejsce na ulokowanie pełnego programu urządzeń peronu.

Również pojedyncze wiaty przystankowe mogą przyczynić się do poczucia formalnego rozgardiaszu. Wyobraźmy sobie czerwone wiaty na Malinovského náměstí w Brnie, na przedpolu ekлекtycznego teatru. Na szczęście tego udało się uniknąć – i to nie-



Fot. 1. Strasburg – przystanek na Rue du Fabourg-National w zabytkowym centrum. Perony ze spadkiem na zewnątrz od osi torowiska niwelują stosunkowo wysoką krawędź peronową. Pochylnię zastosowano tylko na jednym końcu
Fot. autora (2004)



Fot. 3. Grenoble – przystanek na Avenue Alsace Lorraine, XIX-wiecznym bulwarze prowadzącym do dworca
Fot. autora (2002)



Fot. 2. Nottingham – przystanek tramwajowy na Old Market Square na wprost ratusza. Perony na zewnętrznej krawędzi całkowicie zintegrowane z płytą placu
Fot. David Vigar (2004)



Fot. 4. Montpellier – Place de la Comédie z przystankiem w głębi. Oświetlenie przystanku stanowi element zintegrowany z oświetleniem placu
Fot. autora (2004)



Fot. 5. Brno – Malinovského náměstí. Metalowe i szklane wiaty dobrze wtapiają się w krajobraz placu
Fot. autora (2006)



Fot. 6. Bruksela – wiata przystankowa stylizowana na secesję
Fot. autora (2006)

wielkim kosztem. Choć brneńskie wiaty są w zasadzie dobrze zaprojektowane – panel reklamowy nie blokuje pola obserwacji, bo znajduje się po przeciwnej stronie niż nadjeżdżający tramwaj – ale rozkład jazdy wisi na samotnym słupie przystankowym, zupełnie nie chroniącym od deszczu. Dlaczego? Ano, siła bezwładności systemu...

Wiaty przystankowe mogą też demonstrować charakter miasta, szczytującego się świetnymi tradycjami designu. Taka zapewne była przyczyna pojawienia się na ulicach Brukseli wiat stylizowanych na secesję: wszak brukselskie Art-Nouveau należało do najwybitniejszych na świecie. Czasami pieczołowicie chroni się stare, zwykle drewniane wiaty przystankowe, jak na przykład na liniach dawnych kolejek dojazdowych Oslo, a nawet wrośnięte w tradycję miejsca żelbetowe wiaty węzłowych przystanków zurychskich. Niestety nie wszędzie tak się dzieje.

Architektura przystanku węzłowego

Wyjątkowymi miejscami, wymagającymi zastosowania szczególnych form architektonicznych, mogą się okazać przystanki węzłowe. Mogą się okazać – bo to właśnie tramwaj, a szerzej przyjazny środowisku transport, może im nadać indywidualne oblicze. Będą to albo skrzyżowania tras w śródmieściu, albo węzły integracyjne z innymi środkami transportu albo ważniejsze krańcówki. Dosko-



Fot. 7. Zurych – żelbetowa wiata na węźle Belvedere i przód tramwaju Cobra
Fot. autora (2004)



Fot. 8. Poznań – stara wiata przy Parku Sotackim, niestety nie służy już pasażerom
Fot. autora (2005)

nałym i dobrze znanym przykładem pierwszej grupy jest charakterystyczny okrągły dach na Place de l'Homme de Fer w Strasburgu z 1994 r. Ta ogromna budowla wypełniła wnętrze całego placu, poprzednio dość „bezbarnego”. Istnieje pewien subtelny znaczeniowy związek między jego nazwą a dzisiejszym charakterem, podyktowanym nowoczesną funkcją transportową. Wszak ów „Człowiek z żelaza” to nazwa jednego z pierwszych parowozów, które pojawiły się na strasburskiej kolei żelaznej...

W Erfurcie i w Saskiej Kamienicy centralny przystanek w samym centrum podkreśla specyficzna architektura sąsiadujących

kompleksów handlowych. Albtalbahnhof w Karlsruhe to tradycyjne miejsce dworca tej kolei dojazdowej, które w ramach ekspansji do roli głównego przewoźnika regionalnego stało się punktem przejścia z sieci miejskiej na kolejową. Albtalbahnhof, z nową tuskową halą, jest więc swego rodzaju znakiem firmowym tej kolei. Podobną rolę punktu przejściowego z sieci miejskiej na linię podmiejską pełni dworzec tramwajowy Hiroden Nishi-Hiroshima w Hiroshimie. W tym samym mieście wielki dach nad portową krańcówką Hiroshima-kō (Ujina) pozwala się miastu odpowiednio zaprezentować tym, którzy przybywają licznymi promami. Wreszcie wiata na krańcówce Hoenheim Gare pod Strasburgiem wzbo-

gaca węzeł Parc-Relais (Park&Ride) odpowiedniej rangi architekturą. Miastu zależy na tym, by jak najmniej osób wjeżdżało samochodem do śródmieścia, a architektura ma być atrakcyjna. W Kolonii-Thielenbruch natomiast halą krańcówki stała się połowa nieczynnej zajezdni (druga połowa to muzeum tramwajów).

Kontekst historyczny

Przy okazji teoretycznych, niestety, rozważań dotyczących przywrócenia tramwajów na Krakowskim Przedmieściu w Warszawie, odżyła znowu kwestia wpisania się infrastruktury tramwajowej w krajobraz historycznej ulicy. Wolno sądzić, że istnieje dzisiaj



Fot. 9. Strasburg – Place de l'Homme de Fer wieczorem Fot. autora (2004)



Fot. 11. Karlsruhe – Albtalbahnhof. Dumę kolei Albtalbahnhof podkreśla również widoczna w oddali zabytkowa lokomotywa

Fot. autora (2002)



Fot. 10. Erfurt – Anger. Nadwieszony nad przystankiem budynek księgarni Hugendubbla

Fot. autora (2003)



Fot. 12. Hiroshima – dach nad stacją Hiroden Nishi-Hiroshima

Fot. autora (2005)



Fot. 13. Hiroshima – dach nad krańcówką tramwajową w porcie pasażerskim
Fot. autora (2005)



Fot. 15. Kolonia – Thielenbruch. Przystanek końcowy w hali dawnej zajezdni
Fot. autora (2005)



Fot. 14. Hoenheim koło Strasburga. Motyw z węzła P+R Hoenheim Gare
Fot. autora (2005)



Fot. 16. Cenon koło Bordeaux, krańcówka La Morlette. Tam, gdzie torowisko znajduje się w przestrzeni ruchu pieszego, jest iluminowane charakterystycznymi poprzecznymi beleczkami, zagęszczanymi na przystankach. Charakterystyczne lampy wzdłuż peronów dopełniają świetlnej kompozycji
Fot. autora (2004)

wiele rozwiązań pokazujących, że dobrze zaprojektowana infrastruktura należyć współlistnieje ze starym kontekstem, kontekstem nie tylko XIX-wiecznym, ale również wcześniejszym i znacznie ciaśniejszym, niż przestrzeń tej warszawskiej ulicy. Zresztą, tramwaje ze swoją siecią napowietrzną i torowiskiem istniały tam w czasach świetności Krakowskiego Przedmieścia jako prawdziwego wielkomiejskiego centrum.

Nigdy dotąd jednak z infrastruktury tramwajowej nie starano się uczynić dzieła sztuki w stopniu porównywalnym z praktyką Grenoble, Strasburga, Montpellier, czy Bordeaux. Przystanki tramwajowe w tych miastach nie mają typowej tarczy przystankowej: one całe są charakterystycznym znakiem. W Bordeaux również, a kto wie, czy nie przede wszystkim – po zmierzchu.

Jeśli w kontekście miasta historycznego przystanki tylko wyjątkowo starają się wybijać na pierwszy plan w odbiorze przestrzeni, w niespójnych i ubogich przestrzeniach modernistycznych „blokowisk” mogą one stać się elementem ożywiającym. Łatwo tu jednak o przesadę. Praska linia tramwajowa do osiedla Barrandov jest dobrym przykładem takiego projektowania, mogącego budzić kontrowersje (nie zawsze drożej znaczy – lepiej). Wychodzi z tego prosta zasada: im ciekawszy i bardziej wartościowy jest kontekst ulic i placów, w których urząda się przystanki, tym mniej można sobie pozwolić na krzykliwe formy. Robi się na odwrót, jeśli się nie ceni przestrzeni swojego miasta.



Fot. 17. Graz – Jakominiplatz. Węzeł tramwajowo-autobusowy zmieniający oblicze z nadejściem zmroku
Fot. autora (2003)



Fot. 18. Praga – linia do Sídliště Barrandov, przystanek Chaplinovo náměstí
Fot. autora (2003)

Dobrze by było, by zwolennicy jaskrawoczerwonych wiat o tym pamiętali.

Zieleń

Dla polskiego użytkownika przystanków, które zieleń znają co najwyżej tylko jako wyłysiały „trawnik”, niektóre spotykane rozwiązania mogą być bardzo atrakcyjne. Infrastruktura przystanku nie musi kłócić się z zielenią, a nawet wnętrzem parkowym.

Zazwyczaj, ze względu na łatwość utrzymania przystanku (tutaj się bardziej śmieci, a źle utrzymane wagony pozostawiają tłuste groble od kąpiących z podwozia smarów) torowisko na długości przystanku jest utwardzone. Nie zawsze jednak tak być musi. Eksperymentują na nowo założonych liniach tramwajów barcelońskich, w których zastosowano torowisko zielone. Być może w niezbyt ciasnym kontekście miejskim, który występuje na Avinguda Diagonal to się sprawdzi.

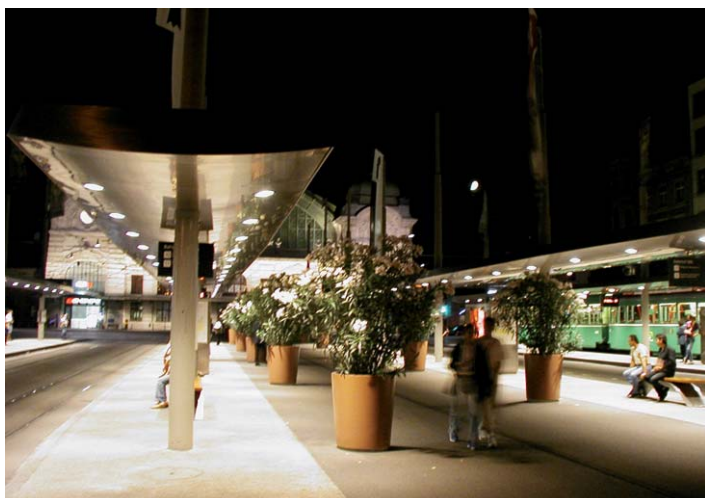
Zadbany i dobrze zaprojektowany system tramwajowy wymaga architekta zieleni. Na „landscaping” pozostaje zwykle mnóstwo miejsca zazwyczaj pozbawionego sensownego przeznaczenia



Fot. 19. Stuttgart – przystanek Herderplatz w willowej dzielnicy. Też wlot do tunelu, a także inna architektura
Fot. autora (2003)



Fot. 21. Strasburg – węzeł przesiadkowy na autobus Montagne-Verte. Drzewa na peronie oraz zieleń płózca między torem i krawężnikiem jezdni. Po drugiej stronie – stanowiska autobusowe założone między rozsuniętymi torami tramwaju
Fot. autora (2004)



Fot. 20. Bazylea – węzeł Bahnhof SBB. Peron wyspowy niczym „parter oranżeryjny” w barokowym ogrodzie przed pałacem
Fot. autora (2004)



Fot. 22. Kagoshima – przystanek przed dworcem Kagoshima-Chūō. Mały ogród japoński na rabacie wzdłuż peronu. Także torowisko jest tutaj zielone
Fot. autora (2005)



Fot. 23. Zurych – pętla Hardplatz jest właściwie założeniem parkowym, dzielnicowym skwerem, w którym udanie się kryje sąsiadująca estakada drogowa
Fot. autora (2004)



Fot. 24. Stuttgart – przystanek Kursaal w centrum zdrojowiska Bad Cannstatt. Założenie zielone podkreśla charakter miejscowości. Podróż U2 może być przyjemnością
Fot. autora (2005)

nia: stref buforowych między jezdniami a torowiskiem, zakończeń peronów, wreszcie – na przedmieściach – sąsiedztwa dojść. Zielen ma zdolność tagodzenia kontrastów i przestaniania rzeczy niepożądanych, ma zdolność wytwarzania kameralnych przestrzeni – co jest szczególnie ważne, jeśli się ma do czynienia z przystankiem założonym właściwie „w polu”.

Kompozycje zielone w otoczeniu przystanków pełnią podobną rolę, co dobra architektura – dają radość w codziennym życiu i podnoszą jego jakość. Mogą też stanowić demonstrację charakteru miejsca albo kunsztu ogrodowego mieszkańców, wreszcie ich dbałości o przestrzeń. Ogród japoński można stworzyć choćby na wąskiej rabacie przy peronie...

Przestrzeń zieloną można stworzyć wokół przystanku czy pętli, ale można też z torowiskiem i przystankiem wejść w obręb istniejącej zieleni. Współczesne tramwaje nie śmiecą, nie trują i nie hałasują (tak!), powinny więc być życzliwiej przyjmowane przez obrońców zieleni. Ich infrastruktura jednak musi „gdzieś” być – najlepiej tam, gdzie może służyć codziennym potrzebom najsukteczniej.



Fot. 25. Bordeaux – tymczasowa krańcówka Quinconces. Tramwaje w ogrodzie równo posadzonych drzew
Fot. autora (2005)

