

# Konsekwencje rozbudowy dworca kolejowego w Otwocku dla kształtowania centrum miasta w odniesieniu do wybranych europejskich przykładów

mgr inż. arch.

**IZABELA SOBIERAJSKA**

Wyższa Szkoła Ekologii i Zarządzania

Wydział Architektury

ORCID: 0009-0006-4108-3190

Artykuł przedstawia obecne problemy zagospodarowania i funkcjonowania głównego centrum miejskiego w Otwocku, z uwzględnieniem centrotwórczego wpływu dworca kolejowego.

Wiele sieci osadniczych otaczających wielkie i duże miasta powstało w powiązaniu z rozwojem sieci kolejowych wybiegających z tych miast. Idealnym przykładem takiej lokalizacji jest podwarszawski Otwock. Jego powstanie jako osady o charakterze wypoczynkowo-uzdrowiskowym związane było z mającą miejsce na przełomie XIX i XX wieku budową Kolei Nadwiślańskiej i jej stacji pasażerskich. Od początku istnienia centrum miasta zlokalizowane zostało w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego [1]. Szybko rozrastające się osadnictwo spowodowało, że obecnie Otwock zamieszkuje około 44 tysięcy osób, przy średniej gęstości zaludnienia 932 mieszkańców / km<sup>2</sup>.

Miasto- i centrotwórcze znaczenie dworca otwockiego powinno skutkować rozwojem centrum jako obszaru największej koncentracji kontaktów oraz lokalizacji struktur wielofunkcyjnych. Jednocześnie to tutaj powinien wykształcić się system najważniejszych w skali miasta reprezentacyjnych przestrzeni publicznych. Jednakże centrum Otwocka, zwłaszcza w rejonie sąsiadującym z dworcem, jest obszarem o niskiej jakości zarówno pod kątem kompozycji i wyposażenia przestrzeni, walorów architektonicznych zabudowy, jak i funkcjonalności. Istnieją liczne przykłady europejskich miast, o podobnej skali, podobnie usytuowanych w sąsiedztwie linii i dworców kolejowych, gdzie analogiczne rejon miasta są zagospodarowane co najmniej poprawnie, przede wszystkim w sposób wygodny dla użytkowników.

W artykule przyjęto metodę studium przypadku – badania wybranych przykładów wybranych miast europejskich. Analizie poddano miasta o podobnej do Otwocka skali oraz o analogicznym usytuowaniu dworca w stosunku do struktury miasta. Ważne było, by rozwiązania przestrzenne z analizowanych miast można było adaptować, w dopasowanej do jego warunków formie, w Otwocku. Zanalizowano skalę i system wewnątrz publicznych w rejonach przydworcowych w poszczególnych miastach oraz systemy komunikacyjne w sąsiedztwie dworców, ze szczególnym uwzględnieniem ruchu pieszego. Przedstawiono skalę sąsiadującej z dworcami zabudowy oraz zdiagnozowano występowanie usług o znaczeniu miasto- i centrotwórczym w tych rejonach. Przeanalizowano także położenie dworców w lokalnych układach kompozycji urbanistycznych. Analizy prowadzone były przede wszystkim z punktu widzenia wygody użytkowników tych przestrzeni oraz jakości rozwiązań kompozycyjnych.

Niedawno zakończona przebudowa dworca kolejowego w Otwocku, w tym podniesienie jego znaczenia w węźle warszawskim, skutkuje zwiększonym ruchem użytkowników w rejonie dworca, co powinno być bodźcem do daleko idących przekształceń centrum miasta. W ich wyniku ma szansę powstać funkcjonalny zespół urbanistyczny. Celem artykułu jest więc wskazanie możliwych kierunków przekształceń centrum Otwocka w nawiązaniu do najlepszych europejskich przykładów podobnych zespołów.



## Europejskie przykłady prawidłowych rozwiązań przestrzennych obszarów otaczających dworce kolejowe w małych i średnich miastach

Dla wskazania najlepszych kierunków rozwoju centrum w Otwocku istotne jest przeanalizowanie problemów funkcjonowania podobnych zespołów, a więc centrów miast średnich i małych, zarówno tych historycznych, jak i nowych, wytworzonych w sąsiedztwie stacji i dworców kolejowych.

Najlepiej znane systemy osadnicze powiązane z liniami kolejowymi to miasta powstałe w Anglii przy liniach dojazdowych prowadzących do Londynu. Wiele z nich jest przykładami realizacji w praktyce miast-ogrodów wg teorii Ebenezerza Howarda [2]. Koncepcja ta powstała na przełomie XIX i XX wieku i dotyczyła realizacji miast o populacji liczącej około 35 tysięcy mieszkańców, a więc zbliżonych wielkością do dzisiejszego Otwocka. Myślą przewodnią była planowana dekoncentracja ludności zamieszkałej w dużych ośrodkach do zespołów podmiejskich, cechujących się niską intensywnością zabudowy. Potożone na północ od Londynu miasta takie jak Letchworth czy Welwyn stanowią przykład planistycznej kontroli nad rozwojem i rozrastaniem się miasta, zarówno pod względem przestrzennym, jak i demograficznym.

Centrum 33-tysięcznego Letchworth Garden City i jego główne przestrzenie publiczne leżą w bezpośrednim sąsiedztwie stacji kolejowej, na południe od niej. Skala istniejących tu wewnątrz urbanistycznych odpowiada wielkości miasta. Ze stacji wychodzimy bezpośrednio na niewielkie place parkingowe, a przechodzący przez nie ciąg pieszy prowadzi do głównej alei – osi kompozycyjnej miasta. Główna przestrzeń publiczna jest więc powiązana widokowo z budynkiem dworca.

Złym rozwiązaniem jest natomiast zagospodarowanie bezpośredniego sąsiedztwa dworca wyłączenie jako otwartej przestrzeni technicznej, a nie reprezentacyjnej. Ruch pieszy i samochodowy, choć o niewielkiej skali, miesza się niebezpiecznie przy wejściu na perony. Przestrzeń reprezentacyjna odsunięta jest na odległość kilkudziesięciu metrów na południe. Tworzy ją nieregularne wnętrza powstałe na styku kilku wybiegających z jednego miejsca promieniście ulic oraz same przestrzenie tych ciągów. Kompozycje małej architektury i nasadzenia drzew podkreślają rangę tego miejsca w mieście.

W sąsiedztwie dworca, głównie na południe od niego, zlokalizowano wiele obiektów usługowych budujących główne centrum miejskie. Oprócz wielu historycznych już obiektów, jak ratusz miejski, muzeum, hotel czy zespół biurowców z ogólnodostępnymi usługami w parterze powstały także nowsze wielkopowierzchniowe obiekty handlowe. Zaletą tego zespołu jest konsekwentna



Rys. 1. Letchworth Garden City – system przestrzeni publicznych w sąsiedztwie dworca; na żółto oznaczono główny system przestrzeni publicznych przy stacji kolejowej, czarny szraf pokazuje parkingi obsługujące stację (przestrzenie techniczne), zielony przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym; strzałkami pokazano główne powiązania widokowe w kierunku stacji; niebieskie kropki oznaczają przystanki autobusowe; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 2. Letchworth Garden City i jego główne przestrzenie publiczne w powiązaniu z dworcem kolejowym – budynek dworca zamyka od północy główną oś kompozycyjną miasta; wyraźnie widoczny jest zespół usługowy zrealizowany na południe od dworca; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 3. Letchworth Garden City i jego główne przestrzenie publiczne w powiązaniu z dworcem kolejowym – kępy drzew przestaniają widok na wejście na perony z kierunków pobocznych w stosunku do głównej osi kompozycyjnej miasta; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 4. Letchworth Garden City i jego główne przestrzenie publiczne w powiązaniu z dworcem kolejowym – kępy drzew przestaniają widok na wejście na perony będące obiektem o niskiej jakości architektonicznej, widoczny jest za to budynek dworcowy; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 5. Houten – system przestrzeni publicznych w sąsiedztwie dworca (Google Maps); na żółto oznaczono główny system przestrzeni publicznych przy dworcu kolejowym (dworzec usytuowany jest w kondygnacji +1), czarna szraf pokazuje garaże wielopoziomowe obsługujące stację, zielony przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym; błękitne kropki wskazują ciekówkę wodną; na czerwono oznaczono usługi w parterach budynków otaczających główne przestrzenie publiczne; niebieska kropka oznacza przystanek autobusowy obok wejścia do dworca kolejowego; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 6. Houten – widok z placu wschodniego w kierunku dworca – w perspektywie pod dworcem widoczny ciąg pieszo-rowerowy (żółta strzałka), sam dworzec zamyka perspektywę ciągu, za nim widoczna wieża ratusza miejskiego; na czerwono oznaczono usługi w parterach zabudowy otaczającej główny plac miejski; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

skala zabudowy o wysokości 2–3 kondygnacji i ujednolicona oprawa architektoniczna. Budynki tworzą wyraźne kwartały z ciągłymi pierzejami. Wadą są rozległe place parkingowe, mocno szpecące otoczenie.

Część centrum mieści się w obrębie strefy dojścia do dworca poniżej 500 m. Po północnej stronie linii kolejowej znajduje się niewielki zespół usług i firm w części uzupełniających program centrum. Niestety, nie prowadzi do niego bezpośrednie wyjście z dworca, piesi muszą się tam dostać, idąc na zachód do wiaduktu drogowego nad koleją. Ten brak dogodnego przejścia skutkuje mniejszym obszarem oraz znaczeniem tego zespołu w stosunku do głównej części centrum.

Liczne systemy osadnicze nowych miast powstały w XX wieku także w Holandii w powiązaniu z liniami kolejowymi prowadzącymi do dużych ośrodków. Państwo o jednej z największych w Europie gęstości zaludnienia chciało racjonalnie wykorzystać tereny budowlane, by jak najwięcej gruntów otaczających miasta pozostawić otwartymi, głównie rolnymi.

Jednym z holenderskich miast o populacji porównywalnej z Otwockiem jest Houten, położone na południe od Utrechtu. Liczy ono obecnie niewiele ponad 50 tysięcy mieszkańców. Powstało w średniowieczu jako osada wiejska, a następnie małe miasto zamieszkałe przez mniej niż 5 tysięcy osób. Obecny kształt miasta uzyskało dopiero w planach z lat 60. XX wieku, a rozbudowywane było według tychże do końca wieku XX. Do obsługi miasta powstały 2 przystanki kolejowe – dworzec północny stanowi rdzeń centrum miejskiego. Zastosowano tutaj specjalne rozwiązania projektowe – linia kolejowa i sam dworzec w tym rejonie wyniesione są ponad poziom terenu, co pozwala na poprowadzenie przejścia pieszo-rowerowego pod peronami, na poziomie terenu – wraz z zachowaniem ciągłości pływającego tutaj ciekówkę wodną.

Po obu stronach dworca, w niewielkiej od niego odległości, znajdują się najważniejsze reprezentacyjne przestrzenie publiczne miasta – dwa place miejskie. Są one połączone szerokim na ponad 40 m ciągiem pieszo-rowerowym biegnącym pod północnym skrajem peronów dworcowych, wytyczonym wzdłuż pływającego tutaj ciekówkę wodną.

Plac wschodni, większy, otoczony jest zabudową głównie usługową oraz mieszkaniową wielorodzinną o wysokości 4–5 kondygnacji, z pojedynczymi dominantami wskazującymi kierunek dworca. Plac położony na zachód od kolei ma charakter bardziej rekreacyjny, kształtuje go głównie zabudowa mieszkaniowa wielorodzinną oraz ratusz miejski, usytuowany przy linii kolejowej. W parterach budynków usytuowanych wzdłuż ciągu pieszo-rowerowego łączącego oba place oraz wokół placu wschodniego zlokalizowano usługi, w większości o znaczeniu



ogólnomiejskim. Powstały tutaj budynki biurowe, duże obiekty handlowe, hotele. Budują one główne centrum miejskie. Towarzyszą im na obrzeżach budynki mieszkalne wielorodzinne z parterami usługowymi. Na zapleczech zabudowy otaczającej dworzec, w drugiej linii zabudowy od głównych przestrzeni publicznych, schowane za pierzejami miejskimi, ulokowane są garaże wielostanowiskowe dla obsługi dworca oraz samego centrum.

Z ciągiem pieszo-rowerowym połączony jest północny wejście na dworzec. Wejście południowe z kolei powiązane jest z drugim przejazdem pod torami, mającym znaczenie bardziej techniczne, także samochodowym, obsługującym garaże usytuowane w tej części centrum.

W belgijskim Leuven rejon dworca kolejowego został przebudowany w obecnym kształcie ostatecznie na przełomie XX i XXI wieku. To uniwersyteckie miasto liczące obecnie około 100 tysięcy mieszkańców połączony jest linią kolejową z pobliską Brukselą. Dworzec kolejowy usytuowany jest we wschodniej części centrum miasta na zakończeniu jednej z historycznych osi kompozycyjnych i komunikacyjnych. Jest on powiązany kompozycyjnie i przestrzennie ze zrewitalizowanym placem dworcowym.

Przebudowa jego rejonu polegała między innymi na przeniesieniu do kondygnacji podziemnej głównej drogi równoległej do kolei, tak by ruch na poziomie placu był bardziej uspokojony, lokalny. Pozwoliło to na sprawniejszą obsługę dworca autobusowego, który ulokowano w północnej pierzei placu przydworcowego. W ten sposób priorytet w poziomie terenu nadano transportowi publicznemu. Jednocześnie droga w tunelu obsługuje parking podziemny pod placem mieszczący 385 aut, co pozwoliło obsłużyć dworzec, ale i w części historyczną zabudowę z nim sąsiadującą.

Przyjęte rozwiązania pozwoliły stworzyć w poziomie terenu system bardzo atrakcyjnych, reprezentacyjnych przestrzeni publicznych w bezpośrednim sąsiedztwie dworca. Jednocześnie tunel i parking podziemne ułatwiają pieszym poruszanie się w przestrzeni placu oraz, wraz z dworcem autobusowym, pozwoliły na nadanie regularnego kształtu temu wnętrzu.

Podróżni przechodzą na perony przejściem podziemnym i częściowo kładką nad torami, które to przejścia prowadzą też na plac przed dworcem oraz do nowych zespołów biurowych ulokowanych na wschód od linii kolejowej. Biurowce te uzupełniają wcześniejsze zespoły zlokalizowane na południe oraz północ od dworca. Wokół samego placu zlokalizowane są głównie hotele i kolejne biurowce, w znacznej części o historycznej formie i oprawie architektonicznej. Podobny charakter mają budynki wzdłuż głównej osi



Rys. 7. Houten – widok znad placu zachodniego w kierunku dworca i placu wschodniego – pod dworcem widoczny ciąg pieszo-rowerowy; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 8. Houten – widok wzdłuż południowego przejazdu w kierunku dworca; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 9. Houten i jego główne przestrzenie publiczne w powiązaniu z dworcem kolejowym; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 10. Leuven – system przestrzeni publicznych w sąsiedztwie dworca (Google Maps); na żółto oznaczono główny system przestrzeni publicznych przy dworcu kolejowym; czarna kratka oznacza dworzec autobusowy; niebieska obwódka pokazuje garaże podziemne, zielony szraf przestrzenie o charakterze reprezentacyjnym; żółta linia wskazuje historyczną oś komunikacyjną i kompozycyjną pomiędzy systemem średniowiecznych placów miejskim a placem przeddworcowym; brązowe strzałki wskazują wloty do tunelu pod placem; widoczny jest nowy zespół biurowy na wschód od linii kolejowej; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 11. Leuven – widok z osi prowadzącej do placu przed dworcem od strony zespołu historycznej zabudowy; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 12. Leuven – widok na plac przed dworcem z kierunku wschodniego; widoczny przebieg przejść pieszych łączących wschodnie i zachodnie przedpole dworca; w dolnej części zdjęcia, na wschód od dworca, najnowsze inwestycje komercyjne – biurowce; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

kompozycyjnej prowadzącej na zachód do historycznego centrum miasta, przeplatając się tutaj z budynkami mieszkalnymi wielorodzinnymi. Kondygnację parterową w tym rejonie zajmują liczne sklepy i restauracje.

Dworzec jest więc zlokalizowany na obrzeżu centrum, ale jego rozbudowa oraz przebudowa otoczenia wpłynęły na rozwój usług, głównie biurowców, także w kierunku wschodnim.

W analizowanych miastach głównie założenia funkcjonalno-przestrzenne okolic dworców kolejowych są podobne, chociaż różni je skala poszczególnych elementów oraz jakość oprawy architektonicznej. Dalej porównano główne elementy mające wpływ na odbiór przestrzeni i wygodę jej użytkowników.

### Przekształcenia centrum miasta i znaczenie dworca kolejowego w Otwocku na przełomie XX i XXI wieku

Otwock to miasto młode. Po realizacji Kolei Nadwiślańskiej w 1877 roku główny rozwój miasta jako letniska i uzdrowiska odbywał się w sąsiedztwie obecnej głównej stacji kolejowej Otwock. Sam budynek dworca i towarzyszące mu zabudowania pełniły także funkcję centrum administracyjno-usługowego [1].

Powiązanie kolejowe z Warszawą pozwoliło na rozwój inwestycyjny terenów wokół dworca, ale nigdy w historii miasta nie wykształciło się w tym miejscu tradycyjne centrum. Pojedyncze obiekty o znaczeniu centrotwórczym były rozproszone w pierwotnej strukturze osady w znacznych od siebie odległościach. Dodatkowo utworzenie i likwidacja getta w terenach przydworcowych w czasie II wojny światowej całkowicie zmieniło charakter miasta w jego części centralnej [3].

„Okres powojenny przyniósł miastu niekontrolowane przeobrażenia jego struktury społecznej i przestrzennej związane z przejściem przez Otwock funkcji sypialni dla zniszczonej Warszawy (...). Dopuszczono też w Otwocku rozwój rzemiosła i drobnej wytwórczości; miasto pełniło również funkcję siedziby powiatu, co wiązało się z realizacją i utrzymaniem w nim właściwych instytucji administracji państwowej”. Funkcje warsztatowe i drobnej wytwórczości oraz magazynów powstały w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, na północny zachód od niego. Po przemianach roku 1989 „w rozrastającym się mieście, zwłaszcza w rejonie stacji kolejowej, centrum Otwocka od strony południowo-zachodniej i zachodniej (od dworca) zaczęło przekształcać się w oczywisty sposób w zespół handlowo-usługowy. Jakość powstałej zabudowy jest wyjątkowo niska: przeważają tu obiekty parterowe, pawilonowe, typowe dla targowisk osiedlowych. Także sama nawierzchnia posadzki, zdewastowana ruchem samochodów dostawczych, nie zachęca do odwiedzania tego rejonu ani do dłuższego w nim przebywania”



Tab. 1. Porównanie rozwiązań przestrzennych w rejonach okołodworcowych w analizowanych, wybranych miastach; źródło: opracowanie własne

	Letchworth	Houten	Leuven
kompozycja urbanistyczna – system przestrzeni publicznych w rejonie dworca	od południa przed dworcem usytuowany jest zespół placów i parkingów, z którego prowadzą otwarcia do głównych ulic miejskich; część tej przestrzeni ma charakter reprezentacyjny, ale część bezpośrednio sąsiadująca z dworcem i wejściem na perony – techniczny	pod dworcem, wyniesionym do pierwszej kondygnacji ponad poziomem terenu, przechodzi szeroki ciąg pieszo-rowerowy wraz z ciekami wodnym; łączy on dwa place miejskie położone w odległościach kilkudziesięciu metrów od dworca	zarówno po zachodniej, jak i po wschodniej stronie istnieje system przestrzeni publicznych; po stronie zachodniej to jeden z głównych placów miejskich, zamykający historyczną oś kompozycyjną wraz z dodatkowymi przestrzeniami szerokiej ulicy równoległej do torów; po stronie zachodniej to nowe niewielkie place i przestrzenie pomiędzy biurami
kompozycja urbanistyczna – powiązania widokowe	dworzec od północy zamyka główną oś kompozycyjną miasta i jest z niej widoczny, poboczne widoki w jego kierunku przestania zieleni	z głównych placów miejskich prowadzą w kierunku dworca szerokie powiązania widokowe	budynek dworca zamyka od zachodu historyczną oś kompozycyjną, na jej przeciwległym krańcu usytuowany jest gotycki ratusz
centrowe znaczenie dworca	dworzec od południa sąsiaduje z obiektami usługowymi oraz z budynkami mieszkalnymi, w których parterach zlokalizowane są ciągi lokali usługowych	w sąsiedztwie dworca zlokalizowano wiele ogólnomiejskich obiektów usługowych, zarówno publicznych, jak i komercyjnych; place i ciąg pieszy są obudowane w parterach lokalami usługowymi	na wschód i południe od dworca zlokalizowane są nowe zespoły biurowe; od zachodu sąsiaduje z nim dawna tkanka miejska, z zarówno wieloma obiektami usługowymi, jak i lokalami usługowymi w parterach
układ drogowy w sąsiedztwie dworca	droga prostopadła do kolei, łączy poszczególne części miasta, przebiega od zachodu w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, bezkolizyjnie przeniesiona na wiadukt	pod południowym skrajem dworca przebiega droga łącząca wschodni i zachodni rejon centrum miasta; kolejne położone są już w dalszej od dworca odległości	drogi publiczne przebiegają równoległe do dworca i linii kolejowej, przejazdy poprzeczne znajdują się w większej odległości
kommunikacja piesza w sąsiedztwie dworca	dworzec bezpośrednio dostępny jest dla pieszych wyłącznie od południa; ruch pieszy miesza się częściowo z ruchem kołowym przy samym wejściu do dworca	rozbudowany system przestrzeni pieszych przebiega swoim centralnym odcinkiem pod północnym skrajem dworca	pod dworcem prowadzą dwa przejścia piesze, łączące przestrzenie publiczne zlokalizowane w jego sąsiedztwie
parkingi obsługujące dworzec	zlokalizowane bezpośrednio na południe od dworca, o niskiej jakości przestrzeni	zlokalizowane są na zapleczach kwartatów do dworca przylegających jako obiekty kubaturowe; ich elewacje albo pasują do charakteru zabudowy albo od strony przestrzeni publicznych obudowane są budynkami usługowymi	pod głównym placem przed dworcem zlokalizowano parking podziemny
powiązania z transportem zbiorowym wewnątrz miasta	przed dworcem, w odległości kilkudziesięciu metrów, zlokalizowane są przystanki autobusowe	bezpośrednio przy północnym wyjściu z dworca znajduje się przystanek autobusowy; w strefie południowej funkcjonuje niewielki dworzec autobusowy; większa część zabudowy miejskiej położona jest w promieniu 1,5 km od dworca (oraz drugiej stacji na południu)	na styku z północno-zachodnim narożnikiem dworca zlokalizowano dworzec autobusowy obsługujący połączenia miejskie i regionalne

[3]. Na północny zachód od dworca w dawnych, zdegradowanych budynkach pomagających i poprodukcyjnych powstały lokale usługowe, głównie handlowe. Pozostała tu w części także funkcja warsztatowa.

Pomiędzy dworcem a wykształcającym się zespołem usługowym, na opuszczonych terenach kolejowych, wyrosła zieleni wysoka całkowicie przestaniąca widoki na historyczny, zabytkowy budynek dworca.

Dla użytkowników tej przestrzeni największym problemem było dojście piesze do dworca od strony kształtującego się północnego rejonu centrum miasta. Jedyńa możliwością był 400-metrowy spacer najpierw na południe, a później, po przejściu pod wiaduktem kolejowym, z powrotem na północ.

Największym problemem centrum miasta, oprócz jakości architektury, jest nadal brak jasnego systemu zdefiniowanych przestrzeni publicznych. Tereny przydworcowe to zlepek przypadkowo zagospodarowanych i równie

przypadkowo niezagospodarowanych fragmentów miasta. Sytuacji nie polepszył budynek centrum handlowego, wybudowanego w latach 2018–2019 przy ul. Kupieckiej. Źle usytuowany w stosunku do otaczającej zabudowy obiekt pogłębił istniejący chaos przestrzenny i komunikacyjny. Dodatkowe wejście główne usytuowano w najdalszym od dworca kolejowego oraz przystanków autobusowych narożniku.

Szczęśliwie w ostatnich latach władzom miasta udało się podjąć kilka istotnych decyzji i rozpocząć proces porządkowania tego rejonu. Strasząca przez lata nieukończona nigdy inwestycja na rogu ulic Staszica i Powstańców Warszawy ostatecznie została przerwana, a wszelkie ślady po niej zlikwidowane. Przywracana jest tutaj funkcja parkowa jako kontynuacja zieleni sąsiadującej.

Także bazar przy ulicy Orlej, położony vis a vis dworca kolejowego, ma zostać zastąpiony jedną kubaturą obiektu handlowego

o architekturze nawiązującej do stylu „świerdziej”. Wokół dworca zrealizowano place parkingowe – niestety nie są one wizytówką tego miejsca i docelowo będą musiały być zastąpione formą mniej szpecącą otoczenie.

### Możliwe kierunki przekształceń centrum miasta w sąsiedztwie dworca kolejowego w Otwocku po rozbudowie tegoż dworca

Szansą dla dalszych pozytywnych przekształceń jest ponownie dworzec kolejowy. Został on istotnie przebudowany w latach 2018–2022 w ramach modernizacji fragmentu linii kolejowej nr 7, na której jest położony. Po zakończeniu prac dworzec zyskał na znaczeniu. Dzięki wydłużeniu peronów do 400 metrów zatrzymują się na nim pociągi dalekobieżne jadące z Warszawy w kierunku Lublina. Podróż do Warszawy Wschodniej skrócono do około 31 minut dla pociągów aglomeracyjnych i do 21 dla dalekobieżnych.



Rys. 13. Leuven i jego główne przestrzenie publiczne w powiązaniu z dworcem kolejowym; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps



Rys. 14. Otoczenie dworca kolejowego w Otwocku – 2002 rok na fioletowo oznaczono zespół poprodukcyjny i pomagazynowy, na czerwono nowe wówczas pawilony handlowe, na czarno zespół dworca autobusowego; niebieska linia pokazuje najkrótsze możliwe legalne dojście do dworca od strony północnego rejonu centrum; pomarańczowe linie wskazują główne przestrzenie publiczne – ulice – o całkowicie zdegradowanym charakterze zarówno ich przestrzeni, jak i większości kształtującej je zabudowy; źródło: opracowanie własne na ortofotomapie z marca 2002 roku



Rys. 15. Widok nowego centrum handlowego i sąsiadującej zabudowy na ortofotomapie – czerwone linie wskazują szcztkowe ciągłości pierzei i domknięć poszczególnych kwartałów – na niebiesko pokazano trasy dojść pieszych od dworca do głównego wejścia do centrum handlowego; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

Docelowo po modernizacji kolejnego odcinka linii zwiększy się jej przepustowość. Ruch aglomeracyjny zostanie oddzielony od dalekobieżnego, a ten ostatni ponownie przyspieszony. Spowoduje to znacząco większe zainteresowanie dojazdem koleją do Warszawy. Więcej użytkowników dworca i jego otoczenia oznaczać będzie rozwój tych terenów, głównie większej liczby lokali usługowych i rozbudowy systemu przestrzeni publicznych

Wartościowymi i wartymi adaptacji w Otwocku rozwiązaniami z analizowanych przykładowych miast, oczywiście w dopasowaniu do lokalnych uwarunkowań przestrzennych, są np.:

- systemy reprezentacyjnych przestrzeni publicznych w Houten i Loven, z wyraźnymi osiami bądź otwarciami widokowymi komponowanymi na budynki dworców, w tym skala wewnątrz urbanistycznych;
- podwójne przejścia piesze pod dworcem w Houten oraz przez dworzec w Louven, prowadzące bezpośrednio do głównych przestrzeni publicznych obok dworca;
- bliskość dworców i przystanków komunikacji autobusowej w każdym z analizowanych miast;
- otoczenie dworca zabudową z wysokim udziałem funkcji usługowych, także ogólnomiejskich, tworzących liczne miejsca pracy dla mieszkańców.

Podobna wielkość miasta i usytuowanie centrum wobec dworca oraz samo częściowe wyniesienie linii dworca ponad poziom terenu upodabniają do siebie Otwock i Houten. Ze względu na obecny stan zabudowy w centrum Otwocka istnieje możliwość stworzenia systemu wewnątrz publicznych położonych na zachód od linii kolejowej. Kształtowane one powinny być przez zabudowę typową dla centralnej strefy miast, mieszaną, usługową i wielorodzinną, ze sklepami i restauracjami w parterach budynków. Także po wschodniej stronie dworca, analogicznie do inwestycji z Louven, warto rozważyć realizację zespołu usług o niskiej intensywności. Towarzyszyć im powinny drobne przestrzenie publiczne powiązane z przejściami na perony.

Wielkość placu przed dworcem w Leuven (100 × 110 m) jest zbliżona do skali przestrzeni wymagającej przebudowy i rewitalizacji znajdującej się przed dworcem w Otwocku. Plac w Houten mają wielkość 115 × 90 m (wschodni) oraz 90 × 70 m (zachodni). Nieregularna przestrzeń w Letchworth Garden City to około 160 × 85 m. Przedstawione porównanie pozwala na ocenę potencjału inwestycyjnego analizowanego terenu. Jednocześnie zachowanie tradycyjnej, bardziej ekstensywnej i podzielonej na niewielkie kwartały zabudowy w Otwocku pozwoli na wytworzenie powiązań pomiędzy nowo tworzonymi wnętrzami urbanistycznymi.



Zagadnienia kompozycyjne wydają się kluczowe dla planowanego rozwoju tej części Otwocka. Od strony południowo-zachodniej należy wytworzyć powiązania widokowe pomiędzy projektowanym systemem przestrzeni publicznych a zabytkowym budynkiem dworca.

Pod względem obsługi komunikacyjnej dworce Letchworth i Houten oraz Otwock są do siebie podobne. Drogi prostopadłe do kolei, łącznie poszczególne części miast, przebiegają w bezpośrednim sąsiedztwie dworców. Utrzymanie istniejącego przejazdu pod torami w Otwocku jest oczywiste, należy jednak docelowo wyraźnie zabezpieczyć i rozdzielić ruch pieszy oraz rowerowy przed intensywnością ruchu samochodowego na tym odcinku. Wyraźnie widoczny jest nadal brak przejścia pieszego przez linię kolejową na wysokości budynku dworca w Otwocku. Analogiczne rozwiązanie jak w Louven czy Houten będzie docelowo konieczne. Ponieważ miasto planuje zlokalizować w sąsiedztwie dworca kolejowego także nowy dworzec autobusowy (jak w Louven), powstanie tu ważny punkt przesiadkowy o znaczeniu powiatowym. Wyjątkowo jedno nowe dogodne przejście podziemne zlokalizowane w centralnej części peronów to za mało. Ułatwi ono dojście do projektowanego dworca autobusowego, ale nie do głównych przestrzeni publicznych i zespołu docelowo kształtujących je usług.

Na południowy zachód od dworca ma szansę powstać reprezentacyjna przestrzeń placu, częściowo uzupełniona funkcją parkingową. Tę ostatnią najlepiej byłoby zlokalizować pod ziemią. Niestety obecne realia



Rys. 16. Widok od strony dworca kolejowego na nowe centrum handlowe i sąsiadującą zabudowę z 2. połowy XX wieku – widoczne braki ciągłości pierzei i domknięć poszczególnych kwartałów; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

ekonomiczne nie pozwalają na planowanie tego typu inwestycji. Parking naziemny o ograniczonej liczbie miejsc, z nasadzonymi miejscami parkingowymi drzewami, mógłby funkcjonować jako rozwiązanie tymczasowe. Rozwiązaniem w tej sytuacji byłoby zorganizowanie w skali powiatu wydajnego systemu dowozów pasażerskich do kolei w oparciu o transport autobusowy. Pozwoliłoby to na ograniczenie liczby naziemnych miejsc postojowych w sąsiedztwie dworca.

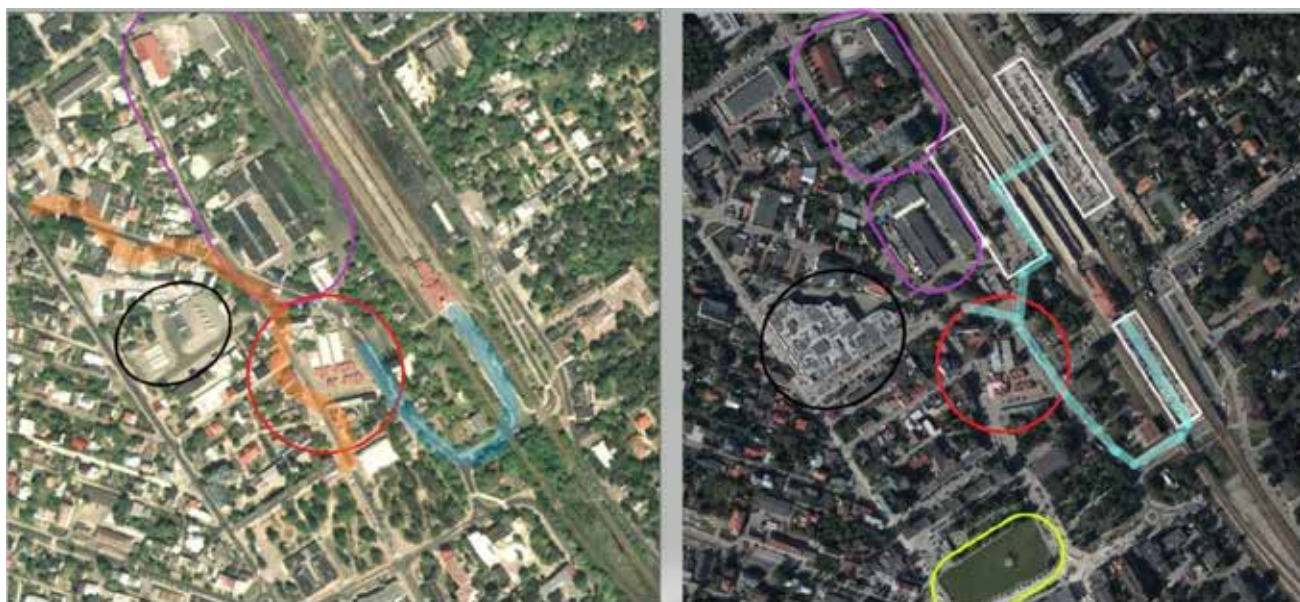
### Podsumowanie

Proces kształtowania się centrum Otwocka jest procesem długotrwałym. Prowadzone przekształcenia na terenach przykolejowych, które zatracają charakter przemysłowo-składowy i techniczny, pozwolą na wprowadzenie zarówno spójnego systemu nowych przestrzeni publicznych, jak i nowych usług o znaczeniu ogólnomiejskim. Przedstawiona w pracy analiza rozwoju wybranych miast

europejskich o podobnej skali pozwoliła wskazać kluczowe kierunki przekształceń centrum Otwocka pod względem skali wnętrza urbanistycznego oraz zakres niezbędnej obsługi komunikacyjnej. Podniesienie jakości przestrzeni wpłynie na pozytywny odbiór całego miasta zarówno przez jego mieszkańców, jak i odwiedzających je przyjezdnych.

### BIBLIOGRAFIA

- [1] Diehl E., 1893, Wille w Otwocku i warunki pobytu tamże, S. Sikorski, Warszawa (domena publiczna).
- [2] Howard E., 1902, Garden City of To-morrow, Swan Sonnenschein & Co, London.
- [3] Sobierajska I., Sikorska M.E., 2016, Przekształcania centrów miast i średnich miast – dawne a nowe znaczenie historycznych przestrzeni miejskich w wybranych ośrodkach Mazowsza, MAZOWSZE Studia Regionalne, 28, s. 23–48.
- [4] Sobierajska I., 2017/2023, Projekt miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Otwocka pn. „Centrum”.
- [5] Zemto M., 2003, Mate Miasta. Przestrzenie, Collegium Supraślense, Supraśl.
- [6] Lorens P., Martyniuk-Pęczek J. (red.), 2010, Problemy kształtowania przestrzeni publicznych, Wydawnictwo Urbanista, Gdańsk.
- [7] Bobko M., 2013, Przestrzenie publiczne miast współczesnych, Instytut Historii Sztuki, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- [8] Nowakowski M., 1990, Centrum miasta, Arkady, Warszawa.



Rys. 17. Porównanie widoku strefy centralnej Otwocka z 2002 r. (po lewej) i 2023 r. (po prawej); widoczne zespoły targowisk przy ul. Orlej (kolor czerwony) oraz zmodernizowany park (kolor zielony); pustacie dawnego dworca autobusowego w rejonie ul. Kupieckiej (kolor czarny) zajęte opisane wyżej nowe centrum handlowe (kolor czarny); w części północnej nadal istnieje zabudowa częściowo poprodukcyjna, substandardowa (kolor fioletowy); od wschodu dworzec kolejowy po modernizacji z nowym przejściem podziemnym prowadzącym na perony (na niebiesko oznaczono dojścia do dworca); w sąsiedztwie dworca na biało wskazano place parkingowe; źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps





Rys. 18. Letchworth Garden City, Houten, Leuven i Otwock – systemy przestrzeni publicznych w otoczeniu dworców kolejowych – zestawienie porównawcze obszarów w tej samej skali – na mapie Otwocka pokazano schematycznie wielkości placów istniejących w pozostałych analizowanych miastach, na tle przestrzeni wymagającej najpilniejszej interwencji; źródło: analizy własne na podstawie Google Maps



Rys. 19. Możliwości przekształceń strefy centralnej Otwocka z 2023 r.; system przestrzeni publicznych (oznaczony kolorem żółtym) powinny zdefiniować uporządkowane pierzeje zabudowy (grube czerwone linie); należy zapewnić powiązania widokowe budynku dworca z placami miejskimi możliwymi do wykreowania po jego stronie zachodniej oraz wprowadzić nowe powiązanie piesze jako przejście podziemne (jasno niebieska strzałka) łączące wnętrza urbanistyczne otaczające dworzec; powoli to skrócić dojście do dworca od południa i południowego zachodu; przy okazji wymiany zabudowy w kwartałach pomagazynowych można wyprowadzić przebieg piesze na przedłużeniu obecnego tunelu pod peronami; w przypadku realizacji dworca autobusowego (czarna kratka) w północnej części zespołu ciąg pieszo-jezdny wzdłuż torów zyska na znaczeniu i będzie wymagał szczególnej oprawy architektonicznej (nasadzenia, elementy małej architektury, posadzka); na południu system terenów zieleni publicznej z pawilonem parkowym będzie znaczącym skali centrum obiektem rekreacji mieszkańców; na południu i wschód od dworca powinny zostać zlokalizowane zespoły miejsc parkingowych (czarny szraf); źródło: opracowanie własne na podstawie Google Maps

DOI: 10.5604/01.3001.0054.4805

**PRAWIDŁOWY SPOSÓB CYTOWANIA**

Sobierajska Izabela, 2024, Konsekwencje rozbudowy dworca kolejowego w Otwocku dla kształtowania centrum miasta w odniesieniu do wybranych europejskich przykładów, „Builder” 05 (32). DOI: 10.5604/01.3001.0054.4805

**STRESZCZENIE:**

Artykuł przedstawia obecne problemy zagospodarowania i funkcjonowania głównego centrum miejskiego w Otwocku, z uwzględnieniem centrotwórczego wpływu dworca kolejowego. Dla wskazania możliwości przekształceń tego zespołu, skali wnętrza urbanistycznych i zakresu obsługi komunikacyjnej przeanalizowano wybrane europejskie miasta o podobnej skali – Letchworth Garden City, Leuven i Houten. Artykuł zawiera ogólne sugestie proponowanych działań wzmacniających przede wszystkim znaczenie centrum miejskiego. Zawarto w nim wskazówki możliwych działań wzmacniających proces kształtowania się centrum.

**SŁOWA KLUCZOWE:**

Otwock, małe i średnie miasta, plac miejski, centrum miasta, dworzec kolejowy

**ABSTRACT:**

**CONSEQUENCES OF THE EXPANSION OF THE OTWOCK RAIL STATION FOR THE SHAPING THE CITY CENTER IN RELATION TO SELECTED EUROPEAN EXAMPLES OF CITIES.** The article presents the current problems of development and functioning of the main urban centre in Otwock. Therefore the role of the railway station as the centre-forming was analysed. Comparison of the development and/or revitalisation of selected European cities of a similar scale (Letchworth Garden City, Leuven and Houten) allowed indicate the transformation possibilities of Otwock centre. The study considered the scale of the urban interior and the scope of communication service. The article contains the leading directions of action to strengthen, above all, the crucial role of the city centre. It contains suggestions that allow support for the process of this area shaping.

**KEYWORDS:**

Otwock, small and medium-sized cities, city square, city center, railway station