

Dworzec, ale jaki?

25.02.2010.

Władze Legionowa dokonały już wyboru koncepcji, na podstawie której w tym roku ma powstać projekt techniczny legionowskiego dworca. Ma nosić nazwę Centrum Komunikacji Lokalnej i służyć nie tylko pasażerom pociągów, ale i autobusów. Realizacja jest zaplanowana na 2011 rok

Chociaż do rozpoczęcia budowy nowego dworca jeszcze daleko, postanowiliśmy przyjrzeć się koncepcjom oraz ocenić wraz z architektami i specjalistami od transportu, proponowane rozwiązania.

Jak zapewnia Wydział Inwestycji, Urząd Miasta dysponuje na dzień dzisiejszy makietą dworca oraz wstępną koncepcją, na której podstawie stworzono wizualizację budynku. Po zapoznaniu się z propozycjami dwóch projektantów zdecydowano się na plan stworzony przez Pracownię Architektoniczną MAAS S.C., Dariusza Hycy i Henryka Laguny.

Jest on najbardziej zbliżony z koncepcją zagospodarowania tej części miasta - mówi w imieniu Urzędu Miasta Tamara Mytkowska.

Ponadto podkreśla: Jest to tylko koncepcja, na podstawie której chcemy stworzyć w tym roku projekt techniczny, który będzie realizowany w 2011 r. Miasto stara się pozyskać fundusze zewnętrzne na budowę dworca i całego Centrum Komunikacji Miejskiej, w którym znajdą się kasy, poczekalnia i zaplecze, rozważamy także możliwość stworzenia części komercyjnej. W planach jest także zbudowanie pętli autobusowej i postoju taksówek. Ma tam się także znaleźć wypożyczalnia rowerów. Po stronie osiedla Piaski (na niezagospodarowanym terenie w pobliżu wiaduktu) powstanie dodatkowy parking.

Trzy etapy inwestycji

Dariusz Hyc - szef Pracowni Architektonicznej MAAS - zapewnia, iż jest to dopiero wstęp do pracy :

Projekt dworca (czy raczej centrum komunikacyjnego) miał być przygotowany po ustaleniu budżetu inwestycji. Zakres projektu, wielkość dworca i ewentualne etapowanie wynikałoby wprost z tego, jaki ten budżet jest. Przygotowaliśmy projekt tak, by dało się go wykonać w trzech etapach. Pierwszy etap to dworzec kolejowy, drugi to dworzec autobusowy, a trzeci to ewentualna część komercyjna, która pomogłaby miastu finansować koszty utrzymania dworca. Założenia były takie, że dworzec ma się utrzymywać sam. Koncepcja jest oparta na naszym doświadczeniu z projektowania dworców dla PKP w Warszawie. Można się opierać na przygotowanej koncepcji, a jest ona spójna i tak pomyślana, iż może być podstawą do opracowania następnych faz projektu. Zmiany jakie przewidywaliśmy dotyczyłyby raczej dostosowania przygotowanej koncepcji do tego, jakie funkcje dodatkowe: sklepy, usługi i inne miałyby się tam znaleźć i oczywiście jakimi funduszami na ten cel dysponowałoby miasto.

Nowe z minionej epoki?

Po opublikowaniu wizualizacji dworca, wielu mieszkańców wyraziło wątpliwości co do formy projektu, jego funkcjonalności. Opinie są jednak rozbieżne.

Mnie się podoba - stwierdza Krzysztof Wiszniewski, uczeń liceum, i uzasadnia: Nie mieszkam w Legionowie długo, bo dopiero od tego roku, ale codziennie jeżdżę do liceum ze stacji. Przyjemnie byłoby czekać na pociąg

w takim budynku. Nowoczesny, robi wrażenie. A jak jeszcze otworzyliby sklepy, to byłoby świetnie.

A jak to pasuje do naszego miasta?! Wielkie, betonowe. Jak w socrealizmie. Tak mi się kojarzy w każdym razie. Nowe, a od razu jak z minionej epoki - ocenia pani Wanda - handlowiec.

Co na to fachowcy

Chociaż opinie mieszkańców miasta i użytkowników dworca są ważne, w przypadku tak istotnej inwestycji warto udać się po radę do osób posiadających odpowiednie kompetencje i wiedzę, pozwalające dokonać fachowej oceny.

Przy budowie dworca - centrum przesiadkowego, podstawowym kryterium, do którego maksymalizacji należy dążyć, jest funkcjonalność dworca - ocenia Marcin Grabowski, absolwent Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej. Przez funkcjonalność należy zaś rozumieć obecność elementów związanych

z funkcją transportową dworca: kas biletowych, poczekalni (zaopatrzonej w miejsca siedzące oraz toalety), systemu informacyjnego o aktualnym ruchu pociągów (czyli wyświetlaczy na peronach i w poczekalni); rozplanowanie przestrzenne kompleksu dworca, aby zminimalizować odległości, jakie musi pokonać pasażer od poprzedniego środka transportu do pociągu i na odwrót (czyli minimalizacja odległości pomiędzy przystankami autobusowymi, parkingami, poczekalnią a peronami); zapewnienie funkcji centrum przesiadkowego, poprzez: budowę przystanków oraz miejsc postojowych dla autobusów dowożących pasażerów z części miasta oddalonych od dworca; budowę parkingu dla samochodów osobowych mogącego pomieścić co najmniej kilkaset aut; budowę parkingu rowerowego (dojazd rowerem na stację jest idealnym rozwiązaniem dla pasażerów mieszkających dalej niż 10 minut drogi pieszo); zapewnienie powierzchni komercyjnych dla kiosków z prasą i drobnych sklepów (co we wspaniały sposób ożywia dworzec zwiększając także bezpieczeństwo podróżnych); zapewnienie pomieszczenia socjalnego dla kierowców autobusów oczekujących na pętli; minimalizację kosztów utrzymania budynku dworca (czyli np. kosztów ogrzewania).

Drugim kryterium jest estetyka projektu (bryła budynku, wnętrza, detale), jakość materiałów użytych do wykończenia oraz dopasowanie bryły budynku do zabudowy miasta. Oczywiście, niezwykle dużo zależy od możliwości finansowych inwestora. Jednak uważam, że przede wszystkim powinno być spełnione kryterium maksymalnej funkcjonalności, a dopiero po nim, w miarę możliwości finansowych, kryterium estetyki. Nie powinno być odwrotnie – zaznacza pan Marcin.

Dla Pracowni Architektonicznej MAAS, projekt legionowskiego dworca nie jest pierwszym projektem związanym z koleją: Miasto zwróciło się do nas, ponieważ wykonywaliśmy kilka projektów dla PKP i mamy doświadczenie w projektowaniu tego typu obiektów. Dworców nie buduje się od wielu lat, więc niewiele pracowni takie doświadczenie ma. Czas był rzeczywiście bardzo krótki, w związku z czym uzgodniliśmy, że przygotujemy koncepcję, na bazie której miasto będzie mogło przygotować aplikację – mówi Dariusz Hyc.

Za i przeciw

Na podstawie wstępnego planu dworca widać, iż składa się on z trzech segmentów: części zawierającej kasy biletowe, części handlowo usługowej oraz peronów autobusowych.

Architekt Krzysztof Rytel, do którego kontakt otrzymaliśmy w Zielonym Mazowszu, stowarzyszeniu zajmującym się organizacją zrównoważonego transportu i ochroną środowiska, przyznaje, że złożenie dworca z trzech segmentów, umożliwiające etapowanie realizacji, należy uznać za zaletę.

Zauważa jednak: Parking zlokalizowano pomiędzy budynkiem dworca a peronami, co sugeruje, że pomiędzy budynkiem dworca i ulicą zabraknie miejsca na choćby najmniejszy plac dworcowy, który jest tradycyjnym elementem architektury dworcowej, ponadto pozwala na lepsze wyeksponowanie budynku dworca – jest to więc wada projektu.

Zastrzeżenia odnośnie infrastruktury dworca wyraża również Marcin Grabowski: Wykwintne, skomplikowane i na pewno drogie w budowie zadanie kryje po sobie trzy oddzielone od siebie budynki. Przechodząc pomiędzy pomieszczeniami trzeba będzie każdorazowo wyjść na zewnątrz. Obserwując tegoroczną zimę, skojarzenia z takim rozwiązaniem mogą być jednoznacznie negatywne. Planowane usytuowanie pętli autobusowej to niepotrzebne wydłużenie drogi, którą musi pokonać pasażer pieszo. Przystanek autobusowy powinien być umiejscowiony na osi wejścia do przejścia podziemnego, tak by pasażer wysiadający z autobusu mógł jak najkrótszą drogą dostać się na peron (większość pasażerów używa biletów okresowych, nie mają więc potrzeby udawania się po drodze do kasy biletowej).

Zdecydowanie negatywna opinia dotyczy ponadto parkingu.

Umieszczenie parkingu między torami a dworcem komplikuje ruch samochodów i pasażerów, którzy muszą cofnąć się do kasy, żeby powtórnie przejść pod parkingiem na perony – opiniuje Wojciech Gałązka, szef Pracowni Architektonicznej WG Design.

To bezsensowne odsunięcie budynku od torów kolejowych, wydłużające drogę pasażera na peron tylko po to, by umieścić pomiędzy dworcem a torami parking dla kilkudziesięciu aut – dopowiada Marcin Grabowski. Również Wojciech Gałązka uważa, że takie usytuowanie parkingu niepotrzebnie wydłuża drogę pasażera na peron.

Chaos i zagubienie

Niestety, ocena estetyczna formalna budynku również nie jest zbyt pochlebna. Wojciech Gałązka: Dworzec jest budynkiem komunikacyjnym, a brakuje w nim nawiązań do kierunków ruchu przyszłych pasażerów. Pętla autobusowa zlokalizowana tak blisko skrzyżowania ulic spowoduje zamieszanie w tym rejonie, a jednocześnie nie jest najbardziej estetycznym rozwiązaniem. Poza tym oddalona od wejścia na perony niepotrzebnie wydłuża drogę pasażerów do peronów. Można byłoby usprawiedliwiać takie oddalenie względami komercyjnymi, prowadząc pasażerów wzdłuż alei handlowych. Niestety, projekt tego również nie zakłada. Układ funkcjonalny dworca oraz jego forma estetyczna powinna wywoływać w użytkowniku wrażenie porządku, spokoju i bezpieczeństwa, a trapezoidalna forma dachu oraz to, iż nie ma tu w zasadzie linii równoległych, powoduje poczucie chaosu, zagubienia, czy też wręcz niepokoju. Tak przesadna ekspresja formy nie wprowadza niczego dobrego. Ponadto, według mnie, taka forma architektury wywołuje konkretne negatywne skojarzenia z minioną epoką u jej odbiorców. Budynek przypomina budynki dworcowe sprzed kilkudziesięciu lat i w swojej jednoznaczności raczej nie stanie się centrum handlowym.

Wątpię by taka przestrzeń zachęcała do wstąpienia na kawę lub na zakupy – nie nasuwa odbiorcy skojarzeń z centrum handlowym. Szeroki i agresywny dach stwarza zbyt duży dystans między klientem a budynkiem. Nie trzeba daleko szukać pozytywnych przykładów nowoczesnego połączenia dworca komunikacyjnego z centrum handlowym – choćby Dworzec Wileński na Pradze. Oczywiście trudno porównywać go z legionowskim dworcem, ale skoro i tu zaplanowano część usługową – należy stworzyć taką atmosferę, która przyciągnie w to miejsce najpierw inwestora, a potem klienta.

Trąci myszką

Również Krzysztof Rytel wyraża swoje wątpliwości co do estetyki budynku: Formy skośne, w dodatku zaplanowane z masywnego, nieprzezroczystego materiału – prawdopodobnie żelbetu, budzą niechybne skojarzenia z polską architekturą dworcową lat sześćdziesiątych (np. dworzec Katowice albo Warszawa Stadion). Mogą to być konotacje niezbyt dobrze rokujące dla odbioru projektu, zwłaszcza w oczach nieprofesjonalistów – z kilku przyczyn: architektura ta (po części tylko z powodu braku należytej eksploatacji oraz słabego poziomu wykonawstwa) jest obecnie źle odbierana społecznie – patrz np. liczne głosy o konieczności wyburzenia dworca w Katowicach, mimo jego niezaprzeczalnych walorów artystycznych; architektura ta jest ciężka, brutalistyczna, przygniatająca (choć np. żelbetowe przekrycia łupinowe mogą być zaprojektowane w sposób sprawiający wrażenie lekkości – np. zadaszenia peronów dworca Warszawa Powiśle, ale w tym przypadku tego nie osiągnięto), podczas gdy, z wyjątkiem właśnie marginalnych dzieł brutalizmu, współczesna architektura dąży na ogół do osiągnięcia wrażenia lekkości; architektura ta posługuje się tradycyjnymi i dość banalnymi dziś materiałami: jak żelbet surowy lub tynkowany, mało zaawansowane wyroby ze szkła i stali, podczas gdy budując nowy dworzec w XXI w. powinniśmy w jak najszerszym zakresie posługiwać się i eksponować nowoczesne materiały i technologie: przekrycia szklane, szkło strukturalne, konstrukcje stalowe – może pojawić się zarzut, że projekt trąci myszką .

Obawy Krzysztofa Rytla w całej rozciągłości potwierdza również Wojciech Gałązka.

Stworzyć dzieło sztuki. Współczesnej

Na pytanie, jak nowy budynek dworca mógłby wpisać się w architekturę miasta, odpowiedzi naszych ekspertów nasuwają interesujące rozwiązania:

Odnosząc się do pytań o możliwość nawiązania do otaczającej architektury w Legionowie lub też do dawnego budynku dworca, uważam, że nie ma w otoczeniu stacji przykładów wysokiej wartości architektury, a istniejąca zabudowa mieszkaniowo – usługowa jest dość typowa, bez większych wartości architektonicznych. Stąd projektując dworzec, należy raczej starać się stworzyć piękne dzieło sztuki, całkowicie współczesne, bez konieczności szukania na siłę odwołań do dość sztampowej i banalnej architektury otaczającej. Z kolei zabytkowych, historycznych dworców mamy na polskiej kolei dużo, a interesujących dzieł najnowszej architektury wcale – mówi Krzysztof Rytel.

Obserwując centrum miasta – dodaje Wojciech Gałązka – można zauważyć, że większość zabudowy dąży do porządkowania przestrzeni miejskiej. Równając fronty budynków z linią chodnika zaczyna tworzyć pierzeje ulic, co uporządkowuje infrastrukturę i nadaje spójność miastu. Projekt dworca powinien w jakiś sposób odnieść się do tej tendencji miasta. Zaproponowane rozwiązanie z jakiegoś powodu radykalnie kontestuje taki sposób tworzenia przestrzeni miejskiej. Radykalne wyginanie elewacji i dachu

zawsze czemuś służy, ale ja nie potrafię dopatrzeć się w zaproponowanym obiekcie takiej celowości. Nowoczesna architektura nie ma obowiązku powtarzania form i rozwiązań okolicznej architektury, nie musi również kopiować ani naśladować zastanego stylu miejskiego, ale powinna jednak trochę ją szanować. Sama kontestacja istniejącej architektury, nawet jeśli nie jest ona szczytem wyrafinowania, może spowodować tylko więcej zamieszania, ale na pewno nie sprawi, że przestrzeń stanie się piękniejsza. Należy również pamiętać, że budynek dworca stanie na osi najważniejszej ulicy w mieście, będzie dominantą w tym miejscu i jego charakter w dużym stopniu określi charakter sporej części miasta. Nie zauważyłem w zaproponowanej architekturze odniesienia do tej, dość istotnej kwestii.

Będą zmiany i poprawki

Jak twierdzi Urząd Miasta Legionowo oraz Pracownia MAAS, projekt jest przygotowany do ewentualnych zmian, uściśleń i poprawek.

Być może robocza makieta nie oddaje w pełni zamysłu autora, nie przekazując informacji o materiałach i detalu, sugeruje błędne skojarzenia przyznaje Krzysztof Rytel i dodaje: Dopuszczam możliwość, że zaprezentowane formy wykonane w nowoczesnych materiałach (np. lekkie stalowe konstrukcje obłożone okładzinami z blachy chromowanej albo drewnem) będą odbierane jako intrygująca, dynamiczna kompozycja nawiązująca do światowych dzieł najnowszej architektury. W moim odczuciu jednak obecnie kompozycja ta nie jest porywająca, choć zdaję sobie sprawę, że autorzy mają jeszcze czas na jej doskonalenie. Zwracam jednak uwagę, że założenia jakie przyjęli są ambitne (warunki brzegowe, jakie ograniczają jej kształtowanie są dość sztywne), a więc ryzyko porażki duże.

Marcin Grabowski także widzi wielką szansę dla tego projektu w odpowiednich materiałach: Po zapoznaniu się z dokładniejszą wizualizacją odnoszę pozytywne wrażenie, iż projekt nawiązuje do dobrej architektury warszawskiej linii średnicowej, autorstwa Arseniusza Romanowicza (zaprojektował, między innymi, dworzec Warszawa Powiśle). Jeśli do budowy konstrukcji wykorzystane zostaną wysokiej jakości materiały (co jednak będzie wiązało się z wysokimi kosztami) budynek ma szansę cieszyć oko swą lekkością i zgrabnością.

Wojciech Gałązka jest jednak większym pesymistą i szansa na to, że dobre materiały poprawią odbiór obiektu, wcale go nie pociesza: Pan Krzysztof Rytel słusznie zauważa, że projekt mogą ratować detale i wykończenie odpowiednimi materiałami& dla mnie jednak do słaba pociecha. Jeśli tworzymy nowy projekt warto oczywiście wykorzystać nowoczesne technologie i materiały, tworząc architekturę lekką i oryginalną, ale przede wszystkim harmonijną i szanującą porządek w mieście.

Miejmy nadzieję, że zebrane tu opinie, stanowiąc będą wskazówki dla władz miejskich, projektantów i wykonawców. Skoro rzeczywiście możliwa jest jeszcze ingerencja w plany centrum komunikacyjnego w naszym mieście, być może należy raz jeszcze przeanalizować dokładnie, wszelkie za i przeciw, aby tak jak podsumował pan Grabowski: Położyć nacisk na estetykę i przede wszystkim jak największą funkcjonalność dworca, przez której brak mieszkańcy Legionowa mogliby cierpieć przez następne kilkadziesiąt lat.

Mamy bowiem szansę stworzyć budynek symbol dla naszego miasta, co w pewnej mierze udało się Ratuszowi. A dworzec jest budowlą jeszcze bardziej emocjonującą opinię mieszkańców, bowiem wszyscy czekają na jego powstanie już od wielu, wielu lat.

Zebrała i opracowała Aleksandra Karkowska

Zdjęcie: Urząd miasta wybrał plan stworzony przez Pracownię Architektoniczną MAAS S.C., Dariusza Hycy i Henryka Laguny

www.legionowo.pl

Pierwszy legionowski dworzec (stacja Jabłonna) powstał w 1877 roku i dotrwał do roku 1915. Rysunek Ksawerego Pillatiego w tygodniku Kłosa

Dworzec z końca lat 30. wysadzili Niemcy w 1944
Muzeum Historyczne w Legionowie