



Fot. 1. Budowa nowego dworca Katowice Osobowa – ostatnie chwile, w których widać było odtworzone charakterystyczne dla konstrukcji budynku dworcowego kielichy w całej okazałości. Fot. A. Molecki

Adam Molecki

Nowy i „stary” dworzec kolejowy Katowice Osobowa – analiza porównawcza

Kiedy w roku 1972 oddawano do użytku dworzec kolejowy w Katowicach, była to perła architektury nie tylko na skalę Polski, lecz i całej Europy. Pojawiały się wówczas głosy negatywne, związane z wyburzeniem zajmujących ten teren kamienic, jak również z kolidowaniem stylu architektonicznego tegoż obiektu ze stylem panującym w ówczesnym centrum miasta. Nie zmienia to faktu, iż jako budynek użyteczności publicznej był podziwiany nie tylko za swoją oryginalną bryłę, lecz przede wszystkim za funkcjonalność [2]. Odnosząc się do przeprowadzonej niedawno przebudowy, trudno nie pokusić się o dokonanie porównania.

Wstęp

Z czasem, gdy zmieniły się standardy obsługi podróżnych, zaczęto przewartościowywać poszczególne zagadnienia w tym zakresie; okazało się, że przyjęte rozwiązania nie są już wystarczające. Niektóre dawne potrzeby zaczęły zanikać, w to miejsce pojawiły się nowe. Jednocześnie konieczność pokrycia kosztów utrzymania dworca spowodowała, że miejsce logicznie dobranych punktów obsługi podróżnych zajęły kioski ze sztabową ofertą, której symbolem stały się oferowane w kilkunastu miejscach banany. Harmonijny wystrój wnętrza, projektowany przez profesjonalnych plastyków, przytłoczyła wszechobecna tandeta prymitywnych szyldów. Ograniczenie nakładów na remonty i bieżące utrzymanie, w warunkach szkód górniczych, doprowadziły do głośnych dyskusji, a w konsekwencji do wyburzenia dworca. Dla zachowania czytelności opisu dworzec z roku 1972 w dalszej części artykułu będzie określany mianem „starego”, mimo iż budynek go poprzedzający nadal istnieje. Pod koniec 2012 roku jego miejsce zajął nowy dworzec [9]. Pojawiają się jednak liczne pytania, na przykład, czy będzie on powodem do dumy. Czy będzie służył 40 lat, a może dłużej? Czy za kilkanaście lat nie zostanie okrzyknięty pomyłką architektoniczną? Czy – co najistotniejsze – pasażerowie będą z niego zadowoleni?

Informacja pasażerska

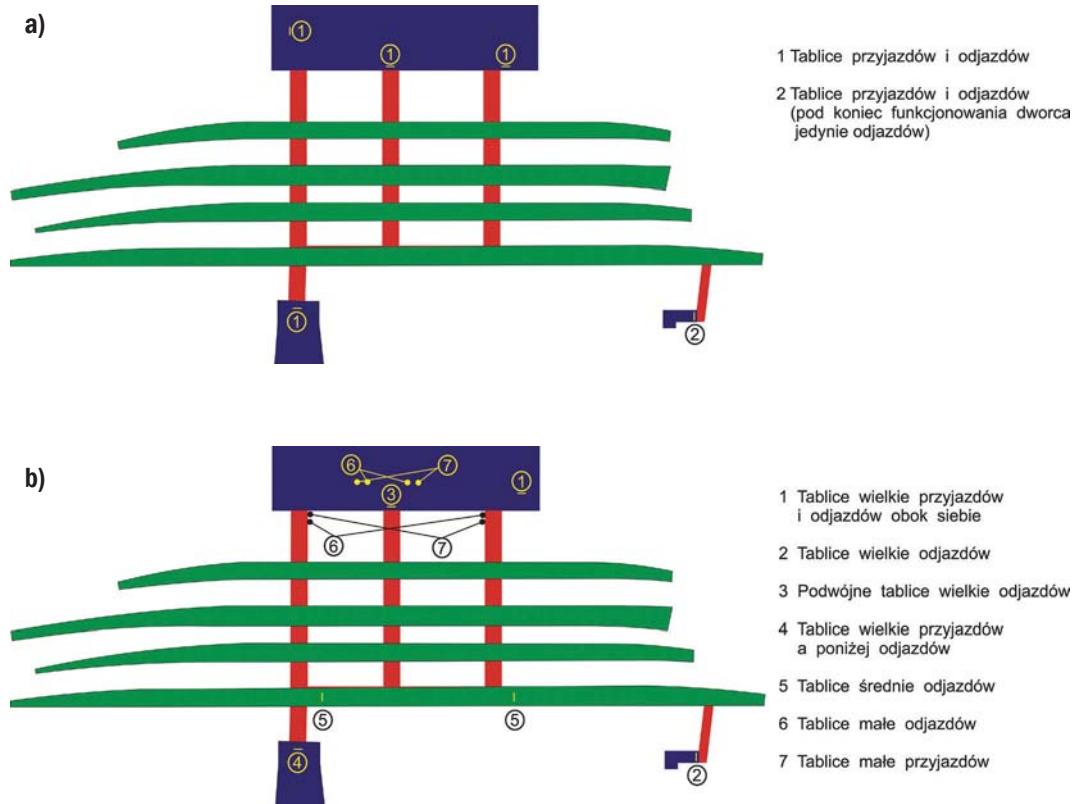
Jednym z najważniejszych aspektów funkcjonowania dworca kolejowego jest informacja pasażerska. Jak każdy większy dworzec kolejowy w Polsce, dworzec Katowice Osobowa ma jej wiele rodzajów. Z punktu widzenia pasażera najmniejsze zmiany dokonały się w informacji fonicznej. Wprowadzono w tym zakresie automatyzację. Oczywiście nie obyło się bez pewnych problemów typowych dla okresów wdrożeń, jednak można uznać, że obecnie funkcjonująca informacja jest na właściwym poziomie. Wiele osób zauważyło przed mistrzostwami EURO 2012 wprowadzenie informacji anglojęzycznej. Można by uznać to za istotną wartość dodaną, gdyby nie fakt, iż jeszcze w latach osiemdziesiątych pociągi międzynarodowe zapowiadane były w językach: polskim, rosyjskim, niemieckim, francuskim, a wybrane również w czeskim.

W zakresie dynamicznej informacji wizualnej nowe tablice zostały przywitane przez pasażerów z odczuwalnym zadowoleniem. Nie stało się tak jednak ze względu na ich funkcjonalność, lecz ze względu na zużycie poprzednich. Te były zdekompletowane i w wielu przypadkach stan techniczny skutkowało dezinformacją. Jako ciekawostkę można podać, że na starym dworcu zastosowano inny niż na większości dworców w Polsce układ prezentowa-

nych treści. Przyjazdy pociągów były podawane chronologicznie, lecz uaktualnianie nie wiązało się z przenoszeniem kolejnych odjazdów do góry, a z pozostawianiem pustego pola. Gdy tablica była już na tyle pusta, by nie zachodziła obawa o pomyłkę, od góry wprowadzano informacje o kolejnych przyjazdach. Odjazdy natomiast były prezentowane poprzez stałe przypisanie krawędzi peronowych do poszczególnych wierszy na tablicach informacyjnych – poczynać od góry prezentowana była informacja dotycząca toru najbliższego hali dworcowej, czyli toru nr 9 przy peronie 1, a na końcu znajdowała się informacja dotycząca toru nr 10 przy peronie 4. Dla stałych użytkowników dworca było to rozwiązanie dość wygodne, lecz dla przyjezdnych mogło stanowić pewne utrudnienie. Do dziś taki układ informacji można odnaleźć np. na tablicy na dworcu w Kędzierzynie-Koźlu.

Opisane wyżej sposoby prezentacji miały jedną podstawową zaletę związaną z technologią wykonania samych tablic jako paletowych. Dzięki stałemu położeniu danej informacji po jej podaniu w godzinach szczytu przewozowego nie wywoływało chaosu związanego z przestawieniami wskaźników.

Na nowym dworcu zainstalowano tablice w technologii wyświetlaczy ciekłokrystalicznych, w której czas przestawiania jest na



Rys. 1. Rozmieszczenie elektronicznych tablic informacji rozkładowej: a) na starym dworcu, b) na nowym dworcu

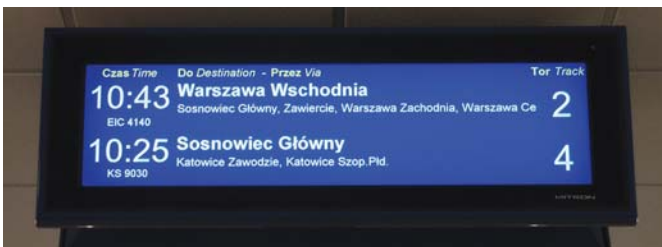
Źródło: oprac. A. Molecki

tyle krótki, że nie odgrywa istotnej roli w czytelności tablicy. Wprowadzono więc typowy układ chronologiczny.

Bez zmian pozostawiono sposób prezentacji informacji na tablicach umieszczonych w tunelu przy wyjściach na perony (fot. 2). Nadal wiersz odpowiada torowi, do którego odnosi się informacja. Tablice peronowe, podobnie jak większość obecnie instalowanych, prócz informacji o pociągu posiadają również zegar czasu bieżącego (jest on wskazówkowy, by nie mylił się z godziną odjazdu).

Wdrożenie nowego systemu nie jest jednak pozbawione wad. Co prawda zwiększono liczbę tablic (są mniejsze i gęsto rozmieszczone), lecz jednocześnie zaniedbano dawną konsekwencję i porządek, jaki panował wcześniej. Niegdyś tablice wisiały we wszystkich najważniejszych miejscach. Były widoczne praktycznie z każdego miejsca wszystkich hal dworcowych. Po zmianach wielkie tablice znajdują się wyłącznie przy wejściach do tunelu wschodniego i centralnego od strony hali głównej, przy tylnych (południowych) wejściach (rys. 1). W poczekalniach zlokalizowanych pod peronem 4 zainstalowano ekrany o dużej przekątnej, prezentujące odjazdy (fot. 3). Całość dopełniono szeregiem małych tablic prezentujących przyjazdy lub odjazdy (fot. 4). Dziwi brak takich tablic w punktach obsługi pasażerów. Największą wadą jest jednak niekonsekwencja – o ile na starym dworcu zastosowano tablice w układzie Przyjazdy-Odjazdy, o tyle obecnie nad każdym wejściem układ jest inny (fot. 5):

- ♦ obok wejścia do tunelu wschodniego tablica odjazdów mieści się z prawej strony tablicy przyjazdów,
- ♦ nad wejściem do tunelu centralnego powieszono również dwie tablice, prezentujące wyłącznie odjazdy,
- ♦ przy wejściu od strony pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej powieszono tablicę odjazdów pod tablicą przyjazdów,



Fot. 2. Elektroniczna tablica informacyjna w tunelu. Fot. A. Molecki



Fot. 3. Jeden z ekranów prezentujących odjazdy w poczekalniach pod peronem 4 (brak odpowiedniego zabezpieczenia skutkuje zanieczyszczeniem przez gołębie). Fot. A. Molecki

- ♦ przy wejściu od ul. Kościuszki powieszono wyłącznie tablicę odjazdów.

Mniejsze tablice wiszące są pojedynczo i prezentują albo odjazdy, albo przyjazdy.

Niewątpliwą wadą wdrożonego systemu jest również skoncentrowanie informacji o przystankach pośrednich na miejscach najbliższych zatrzymań, a nie istotnych stacjach węzłowych rozpoznawanych przez szersze grremium odbiorców.

Odnosząc się do stałych rozkładów jazdy, zrezygnowano (poza jednym z tylnych wejść) z tablic uporządkowanych według kierunków jazdy. Pozostały jedynie plakatowe chronologiczne, skądinąd poza peronami rozmieszczone w sposób bardzo chaotyczny (rys. 2).

Przepływ pasażerów

Stary dworzec co prawda był krytykowany ze względu na zużycie elementów ciągów komunikacyjnych, jednak najlepiej o wartościach użytkowych i funkcjonalności przyjętych rozwiązań świadczyło to, że większość pieszych, chcąc przedostać się z jednej strony centrum miasta na drugą, wybierało właśnie przejście przez dworzec, a nie alternatywnymi ulicami.

Jedną z najbardziej charakterystycznych konstrukcji ówczesnego układu była przeddworcowa kładka. Nigdy nie została ukończona w pierwotnym kształcie, gdyż, według projektu, miała być dłuższa i miała kończyć się mniejszym pawilonem odprawy podróźnych, wyposażonym w schody ruchome [1, 3]. Pod koniec swych dni budziła obawy ze względu na klawiszowanie płyt prefabrykowanych. Kładka – mimo długich, niewygodnych i zrujnowanych schodów – była jednym z najbardziej uczęszczanych przez katowiczanki ciągów pieszych. Obecnie konstrukcja ta już nie istnieje. W jej miejscu zbudowano galerię handlową, zajmującą praktycznie cały plac W. Szewczyka. Znajdąc rozwiązania charakterystyczne dla wielkich obiektów handlowych, uzasadnione były obawy odnoszące się do wygody nowego ciągu, będącego naturalnym przedłużeniem głównego, centralnego tunelu łączącego halę dworcową z peronami. Jeżeli byłby on niewystarczająco atrakcyjny, jedyną realną alternatywą stanie się wąskie przejście przypominające wąwóz między zabytkowymi kamienicami a powstałą galerią. Na szczęście jest w relatywnie przejrzysty, przy czym oznakowanie wejścia na sam dworzec niknie w natłoku szklów poszczególnych sklepów.

Czas Przewiezienia	Przez	Peron
10:00 KS	Główna	3
10:04 KS	Sosnowiec Główny	2
10:05 PM	Chwałowice	2
10:08 KS	Częstochowa Osobowa	2
10:20 KS	Tychy Lodowisko	3
10:24 KS	Warszawa Wschodnia	2
10:26 KS	Wielka Lipowitka	2
10:38 KS	Kraków Główny	2
10:41 KS	Wrocław Główny	4
10:56 KS	Zywiec	2
11:02 KS	Częstochowa Osobowa	4
11:08 KS	Warszawa Wschodnia	2
11:20 PM	Rzeszów Główny	2
11:25 KS	Częstochowa Dalszodca	5
11:29 KS	Główna	3
11:41 KS	Zwardon	2
11:43 PM	Kraków Główny	4
11:47 KS	Białka Biała Główna	3
11:54 KS	Sosnowiec Główny	2
11:54 PM	Węgrzyc	4
11:59 KS	Białystok	2
12:20 KS	Tychy Lodowisko	4

Fot. 4. Jedna z wielu uzupełniających tablic rozkładowych. Fot. A. Molecki



Fot. 5. Niekonsekwencja w rozmieszczeniu zasadniczych tablic rozkładowych: a) obok wejścia do tunelu wschodniego, b) obok wejścia do tunelu centralnego, c) w tylnym pawilonie zachodnim, d) w tylnym pawilonie wschodnim. Fot. A. Molecki

Istotne przeobrażenie dokonało się także w tunelach dworcowych. Odczyszczono i przeprowadzono renowację posadzek oraz okładzin ścian. Uzupełniono panele podwieszanych sufitów i okrywające ciągi kablowe. Usunięto opustoszałe kioski handlowe, od początku XXI wieku funkcjonujące w coraz bardziej ograniczonym zakresie. Efektem tych wszystkich prac była likwidacja wysadzin powstałych wskutek szkód górniczych [7], usunięcie permanentnego fetoru i uczynienie tej przestrzeni przyjazną pasażerom. Nie da się jednak zaprzeczyć, iż owe zmiany miały charakter wyłącznie odtworzeniowy. Poza zbiegiem w czasie nie miały nic wspólnego z przebudową dworca.

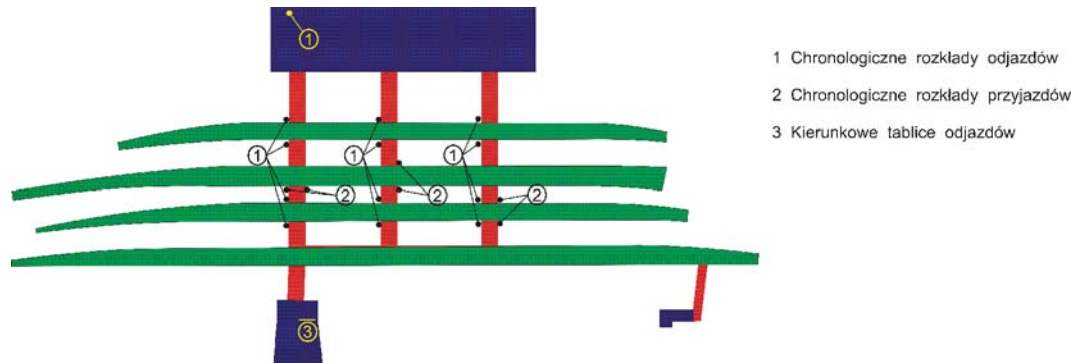
Natomiast zmianą dla przemieszczeń pieszych, wynikającą z tejez przebudowy bezpośrednio, jest praktyczna likwidacja zachodniego wyjścia z hali dworcowej. Co prawda istnieje ono w miejscu zbliżonym do funkcjonującego na starym dworcu, lecz samo dojście jest ukształtowane w sposób niechęcący. Od strony wewnętrznej jest prawie niewidoczne, a z zewnątrz poprzedzone jest długim, słabo oświetlonym chodnikiem sąsiadującym z tunelami drogowymi (fot. 6). Zadaszenie potęguje hałas uliczny, a surowe wykończenie ścian nadaje całemu przejściu nieprzyjazny charakter.

Przemieszczanie się osób niepełnosprawnych

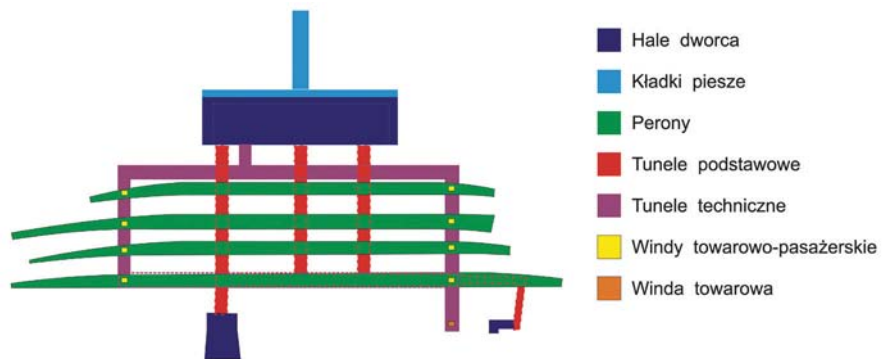
Stary dworzec nie w pełni był przystosowany do potrzeb osób niepełnosprawnych. Co prawda istniała możliwość wjazdu na perony windami, trzeba jednak pamiętać o tego aspektach. Przede wszystkim legalny wjazd na perony był możliwy jedynie z wykorzystaniem wind technicznych (rys. 3), zasadniczo przeznaczonych do



Fot. 6. Wejście do hali dworcowej od zachodu prowadzi przez długi i nieprzyjazny tunel pieszo-drogowy. Fot. A. Molecki



Rys. 2. Schemat rozmieszczenia statycznych rozkładów jazdy na nowym dworcu
Źródło: oprac. A. Molecki



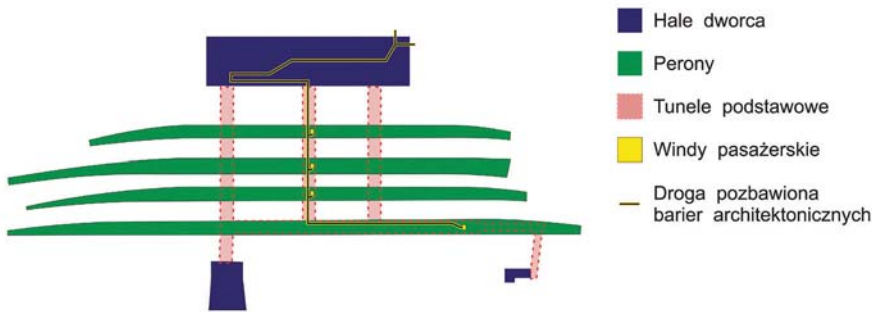
Rys. 3. Schemat ciągów pieszych wraz z korytarzami technicznymi, służącymi m.in. do przemieszczania się osób niepełnosprawnych po starym dworcu
Źródło: oprac. A. Molecki

przewozu wózków pocztowych (fot. 7). Nie licząc jednej z wind prowadzących na peron 4, dojazd do wind wymagał przejazdu przez korytarze techniczne. Dojście do wind wymagało więc asysty pracowników kolei. Korytarze te nie były dostępne dla przeciętnego pasażera. Między innymi z tego powodu cięcia kosztów utrzymania w pierwszej kolejności dosięgnęły właśnie ich. W konsekwencji ich stan nawet na tle innych części dworca był opłakany – bardziej przypominały one zapomniane bunkry z czasów II wojny światowej niż eksploatowane obiekty (fot. 8). O ich wykorzystaniu do przeprowadzania osób niepełnosprawnych świadczyła jedna tabliczka – co ciekawe – niefortunnie umieszczona nad drzwiami do kanału instalacyjnego (fot. 9); uzasadnieniem jej umiejscowienia wewnątrz sieci korytarzy było prawdopodobnie przekonanie prowadzących osób, że nie są uprowadzane... Dodatkowo dostęp do tych korytarzy przez osoby niepełnosprawne ograniczony był praktycznie wyłącznie do dolnego holu głównego budynku dworca. Mimo iż jedna z wind mieściła się w pobliżu jednego z tylnych wyjść, jej użytkowanie ograniczało się wyłącznie do przewozu poczty.



Fot. 7. Jedna z 9 wind bagażowo-pocztowych starego dworca w Katowicach. Fot. A. Molecki

Biorąc pod uwagę opisany stan rzeczy, może się wydawać, iż każda zmiana



Rys. 4. Trasa, jaką muszą pokonać osoby niepełnosprawne od wejścia do peronów na nowym dworcu
Źródło: oprac. A. Molecki

może przynieść jedynie poprawę. I tak rzeczywiście się stało po otwarciu nowego dworca. W głównym tunelu pod peronami zainstalowano windy. Dolny hol znacznie podniesiono, dzięki czemu stało się możliwe połączenie go z zachodnim tunelem pochylnią. Tym samym umożliwiono godne przemieszczanie się po dworcu osobom niepełnosprawnym.

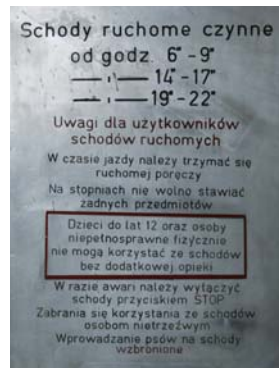
Niestety przemieszczanie to można nazwać jedynie „godnym” – do miana „wygodnego” nadal mu bardzo daleko. Mimo iż win-



Fot. 8. Korytarz techniczny starego dworca w Katowicach.
Fot. A. Molecki



Fot. 9. Tablica informująca o przeznaczeniu korytarza do transportu osób niepełnosprawnych.
Fot. A. Molecki



Fot. 10. Historyczny rozkład jazdy schodów ruchomych, pochodzący ze starego dworca w Katowicach, zabezpieczony na miesiąc przed rozbiorą dworca.
Fot. B. Molecki

dy zainstalowano w tunelu centralnym, pochylnie nie prowadzą do niego. Nie prowadzą również do wejść do budynku dworcowego. Usytuowano je w taki sposób, by prowadziły wprost do galerii handlowej. Aby osoba niepełnosprawna mogła skorzystać z dworca, zmuszona jest pokonać znacznie dłuższą drogę niż byłoby to konieczne w przypadku odpowiedniego zaprojektowania trasy (rys. 4). Co więcej, tunel ten nie jest oznakowany jako dostępny dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Pozostałe udogodnienia

Zdecydowanie odczuwalną zmianą jest instalacja nowych schodów ruchomych. Łączą one perony z tunelem centralnym. Na każdym ciągu funkcjonuje zespół złożony z dwóch ciągów – prowadzących do góry i na dół. W porównaniu do dawnego rozwiązania jest to istotny przeskok jakościowy. Na starym dworcu schody dwukierunkowe łączyły jedynie dolny i górny hol (w późniejszym czasie skądinąd zlikwidowane całkowicie). Na perony prowadziły schody ruchome, poruszające się jedynie w górę. Ich konstrukcja była dalece niedoskonała. Charakteryzowały się wysokim poziomem emitowanego hałasu oraz niskim wskaźnikiem gotowości do pracy. Ich działanie ograniczyło się do pierwszego okresu po uruchomieniu, a następnie do krótkiego epizodu w połowie lat 80. XX w. Nawet wówczas ograniczano ich funkcjonowanie do godzin szczytu przewozowego (fot. 10). Wielokrotnie czyniono starania w celu ich wyremontowania, lecz brak części zamiennych oraz przekształcenia, które dotknęły producenta, czyniły te starania nieskutecznymi.

Wprowadzone udogodnienia wiązały się jednak również z pewnymi ograniczeniami. W odróżnieniu od tuneli bocznych tunel centralny był wyposażony w pojedyncze ciągi schodów. Miejsce przeciwnych schodów zajmowały kioski handlowe. Stanowiło to znaczące utrudnienie, gdyż tunel centralny cieszył się największą popularnością wśród pasażerów. Po modernizacji przepustowość tych schodów została w naturalny sposób dodatkowo ograniczona (ciągi schodów stałych zastąpiono – jak wspomniano wyżej – drugimi parami schodów ruchomych). Mimo likwidacji kiosków nie zdecydowano się na budowę dodatkowych schodów ani też zabudowę w tym miejscu wind. Windy – ze względu na wbu-



Fot. 11. Zawężenie centralnego tunelu przez zabudowę wind.
Fot. A. Molecki

wanie w świetle samego tunelu – ograniczyły jego przepustowość o około ¼ (fot. 11). Znaczenie tego tunelu zostało obniżone, gdyż nie prowadzi on do żadnego z wyjść. Sytuacja ta uległa zmianie po otwarciu galerii handlowej, choć nie trudno zauważyć, że znacznie większa część pasażerów wybiera obecnie tunel wschodni, niż miało to miejsce przed przebudową.

Bardzo wyraźną zmianą jest budowa zadaszenia nad peronami. Dotychczas pasażerowie mieli do dyspozycji obszerne (ponad 160-metrowe) wiaty peronowe. Pozwalały one skryć się przed słońcem i opadami podczas oczekiwania, lecz nie zabezpieczały przy wsiadaniu do samego pociągu. Po ukończeniu inwestycji zadaszenie objęło całą szerokość stacji. Pozostaje mieć nadzieję, że neony z nazwą stacji, które niegdyś zdobiły każdą z wiat peronowych na obydwu ich końcach, powrócą w dopasowanej do nowego zadaszenia wersji – być może przypominając te z hali dworca we Wrocławiu..?

Hol dworcowy

Niegdyś hala dworcowa mieściła najważniejsze instytucje potrzebne podróżnym. Oprócz kilku frontów kasowych, znajdujących się w dolnym i górnym holu, znajdowały się również:

- ❖ elegancka restauracja,
- ❖ bar z bufetem,
- ❖ kawiarnia,
- ❖ świetlica dla dojeżdżającej koleją młodzieży,
- ❖ wydzielona poczekalnia dla osób z małymi dziećmi,
- ❖ salon fryzjerski,
- ❖ przechowalnia bagaży,
- ❖ punkty odprawy bagaży wraz z urzędem celnym,
- ❖ biuro rzeczy znalezionych,
- ❖ poczta,
- ❖ drobne punkty handlowe i usługowe o zróżnicowanym asortymencie,
- ❖ apteka,
- ❖ komisariat Milicji Obywatelskiej, a w późniejszym czasie Policji.

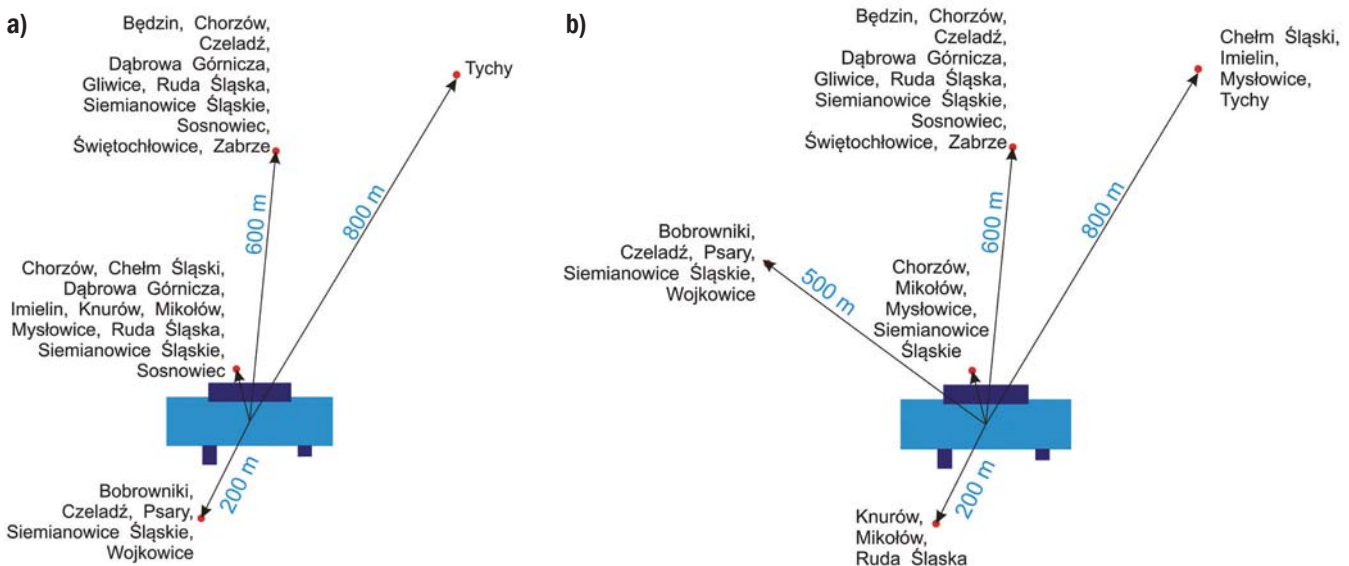
W późniejszym okresie, jak wspomniano we wstępie, funkcje handlowe i usługowe zdominowane zostały przez kioski z dość mało urozmaiconą ofertą. Jak można było się spodziewać, po

otwarcu galerii handlowej sfera ta wróciła do czasów świetności, a nawet ją przewyższa. Niestety, podstawowa funkcja dworca, została niejako zepchnięta na margines. Punkty służące podróżnym, przypominają raczej jedne z wielu stoisk galerii. W kilka tygodni po otwarciu nowego dworca, po fali krytyki, skorygowano zagospodarowanie wnętrza, odsuwając nazbyt blisko ulokowane gondole handlowe od frontu kasowego. Ten, pomijając naturalne w obecnych warunkach ograniczenie liczby stanowisk, zmienił swoje oblicze. Miejsce tradycyjnych kas zajęły oszklone lady. Zmiana, choć wygląda tylko na kosmetyczną, budzi pozytywne emocje. Jedynym minusem jest wycofanie kas szybkiej obsługi pasażerów.

Po otwarciu nowego dworca wprowadzono salony obsługi pasażerów Kolei Śląskich oraz PKP Intercity, przywracając rozwiązanie funkcjonujące jeszcze w latach 80. Pojawił się również punkt obsługi pasażerów głównego operatora komunikacji miejskiej w Katowicach (KZK GOP). Zastąpił on kolekturę biletową prowadzoną przez Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej w Katowicach. Punkty te sąsiadują ze sobą, dzięki czemu, mimo braku integracji, w dość łatwy sposób można uzyskać informację o dostępnych połączeniach i taryfach.

Dworzec jako centrum przesiadkowe

Stary dworzec łączył wszelkie środki komunikacji obsługujące miasto. Zatrzymywały się tu wszelkie pociągi dalekobieżne oraz aglomeracyjne. Do dworca przylegał najważniejszy dworzec autobusowy komunikacji miejskiej, a wraz z nim stanowisko dla wsiadających z autobusów PKS; do przystanku tramwajowego prowadziła opisana wyżej kładka. Taki układ nie był pozbawiony wad. Oprócz wspomnianego dworca autobusowego istniały jeszcze oddalone o kilkaset metrów zespoły przystankowe przy ulicach A. Mickiewicza, Stawowej i P. Skargi (do tego ostatniego z kolei przylegał dworzec autobusowy komunikacji krajowej) oraz kolejne przy al. W. Korfatego i pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej. W każdym z tych miejsc zatrzymywały się autobusy obsługujące inne rejony konurbacji. Jeszcze w innej części śródmieścia mieścił się prowizoryczny dworzec autobusowy komunikacji międzynarodowej.



Rys. 5. Rozmieszczenie zespołów przystankowych miejskiej komunikacji autobusowej podczas funkcjonowania: a) starego dworca, b) nowego dworca

Źródło: oprac. A. Molecki



Fot. 12. Wąskie perony nowego dworca autobusowego dodatkowo ograniczone szerokimi filarami. Fot. A. Molecki

Sam dworzec autobusowy również nie należał do najwygodniejszych. Perony były dość wąskie, pozbawione zadaszeń i wiat, a dojścia na nie prowadzone były wśród na pozór chaotycznie krążących autobusów. Kiedy podjęto decyzję o przebudowie dworca kolejowego, całkowicie zaprzestano również remontów dworca autobusowego. Spowodowało to jego błyskawiczną degradację.

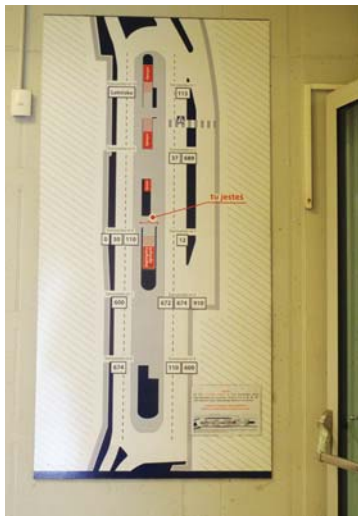
Nowy dworzec miał wprowadzić nową jakość obsługi. Dojście na perony jest całkowicie bezkolizyjne, wyposażone również w windy i schody ruchome prowadzące do hali dworca kolejowego. Trudno jednak nie odnieść wrażenia, że jest to przynajmniej po części krok w tył. Niewielka liczba stanowisk wymusiła zwiększenie liczby miejsc, w których zlokalizowano przystanki komunikacji autobusowej. Część linii obsługiwanych dotychczas na przystankach zlokalizowanych przy dworcu kolejowym musiano przenieść w inne rejony miasta, wymuszając dodatkowe przesiadki (rys. 5).

Dodatkowe niedogodności wynikają z bardzo wąskich peronów. Ich przejrzystość zaburzają dodatkowo szerokie filary (fot. 12). Do wykończenia ścian klatki schodowej zastosowano farby o stonowanych, przyszarzonych kolorach. Komponują się one bardzo dobrze z surowym betonem pozostałych ścian. Taka kolorystyka co prawda zapobiega wypuklaniu osadzających się nalotów ze spalin, lecz zdecydowanie nie zachęca do korzystania z tego miejsca. Sama klatka schodowa, nie licząc wysokiej klasy schodów ruchomych, sprawia wrażenie obskurnej na tle odnowionych, liczących blisko pół wieku, okładzin tuneli kolejowych, mimo że do wykończenia tychże korytarzy użyte były proste materiały, nie sprawiające wrażenia przepychu, lecz naturalności [3].

Informacja pasażerska jest również słabą stroną dworca autobusowego. Zharmonizowana pod względem estetycznym z przyjętym przez głównego przewoźnika w regionie (KZK GOP) wzornictwem pozostawia wiele do życzenia w zakresie funkcjonalności. Scho-



Fot. 13. Tablica informacyjna nt. komunikacji autobusowej: a) brak widoczności z hali dworca kolejowego, b) widok przesłonięty lampami po pokonaniu 12 schodów, c) niewielka czcionka utrudniająca odczytanie informacji po pokonaniu 24 schodów, d) odbłaski utrudniające odczytanie informacji z dołu klatki schodowej. Fot. A. Molecki



Fot. 14. Schemat rozmieszczenia stanowisk przystankowych na dworcu autobusowym pod nowym dworcem kolejowym – w dolnym narożniku słabo widoczna kartka uaktualnienia. Fot. A. Molecki

dząc główną klatką schodową, numery linii obsługujących to miejsce można poznać dopiero po pokonaniu mniej więcej połowy schodów. Z powodu zastosowanej wielkości czcionki większość potencjalnych pasażerów musiałaby zejść pod samą tablicę (36 schodów), by dojrzeć obsługiwane kierunki (fot. 13). Nawet korzystając ze schodów ruchomych, zajmuje to wiele czasu.

Zastosowano szereg schematów rozmieszczenia przystanków, lecz ich aktualizacja została zaniedbana (fot. 14). Na pocieszenie pozostają zapowiedzi wprowadzenia w najbliższych latach systemu dynamicznej informacji przystankowej...

Zmiany w ruchu drogowym

Przebudowa dworca wymusiła zmianę organizacji ruchu drogowego. Dotychczas nie wdrożono docelowej organizacji, gdyż związana z powstaniem galerii handlowej przylegającej do dworca i parkingiem o pojemności około 1200 pojazdów [6] wymusiła wiele zmian. Tak gigantyczna liczba zmusza do zastanowienia się, czy układ drogowy w centrum miasta będzie na to przygotowany. W mieście prowadzona jest przebudowa układu drogowego, by centrum stało się przyjazne mieszkańcom. Czy jednak warunki życia nie ulegną gwałtownemu pogorszeniu z powodu powstania tak silnego generatora ruchu, trudno na tę chwilę orzec.

Jako jedną z ważniejszych korzyści wypływających z powstania tej inwestycji wymieniano czteropasowe tunelowe połączenie kilku ulic w ścisłym centrum. Są to jednak bardzo wąskie ulice ukształtowane w pierwszej połowie ubiegłego wieku. Mało kto zdaje sobie sprawę, iż projekt starego dworca zakładał również powstanie analogicznej ulicy [1], choć przebiegającej nad budynkiem dworca, a nie pod nim; miała być też dużo węższa – dopasowana do otoczenia.

Projektowana arteria prowadząca do wspomnianych parkingów, mimo iż mieścić będzie się pod budynkiem dworca, może doprowadzić cały układ drogowy do paraliżu. Nie trudno przewidzieć, że w niedalekiej przyszłości pojawią się naciski na udrożnienie tychże dróg. W związku z powyższym Katowice mogą stać się jednym z niewielu europejskich miast, które – zamiast wyprowadzać ruch pojazdów indywidualnych z centrum – zachęca do jego zwiększania.

Podsumowanie

Nie ulega wątpliwości, że dworzec kolejowy w Katowicach zasługiwał na zmiany. „Brudny”, „śmierdzący” to określenia, jakie najczęściej słyszano, pytając o stary dworzec pod koniec jego funkcjonowania. Pojawiały się głosy, iż jest on niechlubną wizytówką miasta. Przeciwnicy wyburzenia zadawali pytania, czy nie lepiej i taniej byłoby gruntownie wyczyścić i przeprowadzić renowację starego dworca [8].

Mimo licznych protestów wyburzono obiekt będący symbolem brutalizmu w architekturze polskiej (jako taki znany w środowi-

skach architektów Europy, a nawet całego świata [4, 5]). Starano się znaleźć kompromis, odtwarzając najbardziej charakterystyczne elementy konstrukcyjne (słynne kielichy – por. fot. 1). Całkowite przeprojektowanie pozostałej części budynku sprawia, że owe kielichy w ogóle nie są eksponowane wewnątrz części dworcowej. Na najwyższym piętrze galerii handlowej można się przyjrzeć ich kształtowi, przy czym zmiana poziomów poszczególnych kondygnacji sprawia, że widoczne są jedynie ich wierzchołki. Z zewnątrz natomiast nowe kielichy widoczne w bardzo okrojonej formie. Brak spójności widocznych (zaledwie dwóch) kielichów z całością budynku wywołuje wrażenie karykaturalności tego rozwiązania. Jako argument za wyburzeniem starego dworca podnoszono fakt niezharmonizowania jego bryły z sąsiadującymi kamienicami. Dziś nie jest on nawet zharmonizowany sam ze sobą. Autor pozostawia do refleksji czytelników pytanie, czy rozbiórka Wawelu i zbudowanie na jego miejscu budynku zawierającego wybrane elementy poprzednika byłoby wprowadzaniem nowej jakości czy też niszczeniem dóbr kultury narodowej...

Nowy dworzec niewątpliwie ma wiele zalet w porównaniu z poprzednikiem. Niestety, nie da się nie dostrzec, że większość rozwiązań podporządkowanych jest interesowi operatora galerii handlowej, a nie pasażerów. Wprowadzenie tejże galerii miało na celu nie tylko pozyskanie środków na renowację dworca, lecz również miało przywrócić atrakcyjność tradycyjnemu centrum miasta [10]. Czy tak się stanie i czy obrona ścieżka nie przyniesie więcej strat niż korzyści okaże się za kilka lat.

Bibliografia:

- [1] Dworzec kolejowy w Katowicach, „Architektura” 1973, nr 10.
- [2] Franta A., Powód do uzasadnionej dumy, „Architektura” 1973, nr 10.
- [3] Gzowska A., Szesnaście żelbetowych kwiatów. Nowy dworzec w Katowicach, Wydawnictwo Naukowe „Śląsk”, Katowice 2012.
- [4] Mercik H., Dworzec PKP zabytkiem przeznaczonym do wyburzenia, „Gazeta Katowice” (wydanie z dnia 3.11.2010 r.).
- [5] Mozga-Górecka M., Zamiast arcydzieła buda z blachy, „Rzeczpospolita” (wydanie z dnia 29.11.2010 r.).
- [6] Przybytek J., Nowy dworzec w Katowicach – jak się tu nie zgubić: <http://katowice.naszemiasto.pl/artukul/1593293,nowy-dworzec-w-katowicach-jak-sie-tu-nie-zgubic,id,t.html> (dostęp z dnia 29.10.2012 r.).
- [7] Ustalenie przyczyn powstania uszkodzeń w obiekcie dworca PKP Katowice i podanie sposobów doraźnego zabezpieczenia miejsc uszkodzonych, Instytut Konstrukcji Budowlanych Politechniki Śląskiej, Gliwice 1986.
- [8] Wywiad z Henrykiem Buszko, [w:] Gość Aktualności, TVP-3 Katowice z dnia 16.06.2010 r.: <http://www.tvp.pl/katowice/informacyjne/gosc-aktualnosci/wideo/16-czerwca/1980005> (dostęp z dnia 10.02.2014 r.).
- [9] Wywiad z Jarosławem Batorem, [w:] Gość Aktualności, TVP-3 Katowice z dnia 29.10.2012 r.: <http://www.tvp.pl/katowice/informacyjne/gosc-aktualnosci/wideo/29-pazdziernika/8947222> (dostęp z dnia 10.02.2014 r.).
- [10] Wywiad z Maciejem Borsą, [w:] Gość Aktualności, TVP-3 Katowice z dnia 23.05.2011r.: <http://www.tvp.pl/katowice/informacyjne/gosc-aktualnosci/wideo/23-maja/4552947> (dostęp z dnia 10.02.2014 r.).

Autor:

dr inż. Adam Molecki – wykładowca na kierunku Transport Politechniki Wrocławskiej, e-mail: adam.molecki@o2.pl