

Radom, 8 lutego 2024 r.

Radomskie Towarzystwo Naukowe
Radom, Rynek 15
rtn.radom@gmail.com
tel. 500 225 932

Szanowny Pan Radosław Witkowski
Prezydent Miasta Radomia

Szanowny Pan Rafał Górski
Sekretarz Miasta Radomia

List otwarty
w sprawie koncepcji zagospodarowania
dworca autobusowego w Radomiu

Radomskie Towarzystwo Naukowe z uznaniem przyjmuje doniesienia o planach budowy nowego dworca autobusowego w Radomiu. Dobrze zorganizowany transport publiczny jest ważnym czynnikiem rozwoju dużego ośrodka regionalnego. Obecna sytuacja braku dworca autobusowego przynosi ujmę naszemu miastu. Rzecz ma znaczenie nie tylko funkcjonalne, ale i wizerunkowe. Tym bardziej należy docenić inicjatywę Władz Miasta w tej sprawie.

W niniejszym liście, wychodząc od oceny obecnej sytuacji i uwarunkowań przestrzennych, w oparciu o teorię i dobre wzorce organizacji transportu publicznego, chcielibyśmy poddać pod rozważenie pewne rozwiązania szczegółowe.

Sytuacja obecna – na plus i na minus

Stacja kolejowa Radom Główny znajduje się na skraju śródmieścia, lecz w odległości dogodnego dojścia pieszego od ścisłego centrum miasta. Bardzo korzystne jest jej położenie na ważnym ciągu pieszym, łączącym śródmieście z największym osiedlem mieszkaniowym. Optymalny przebieg ciągu wyznacza pasażerski tunel stacyjny. Prostolinijność tej trasy czyni ruch pieszy konkurencyjnym w stosunku do drogowych środków transportu, poruszających się wydłużonymi relacjami. Za korzystne należy też uznać społeczne postrzeganie głównej stacji kolejowej jako miejsca integracji wszystkich środków transportu publicznego.

Czytelne jest ześrodkowanie komunikacji miejskiej na dwóch zespołach przystanków: na placu dworcowym kierunku północno-wschodnie, na ulicy Poniatowskiego – południowo-zachodnie. Na plus wypada trójperonowy zespół przystanków na samym placu dworcowym,

w odległości zaledwie kilkudziesięciu metrów od wyjścia z tunelu stacyjnego. Zespół jest wzorcowo wykorzystany do integracji w szczególności komunikacji nocnej, co godzinę umożliwiając dogodne przesiadki w każdym z sześciu kierunków trzech linii. To nawiązanie do najlepszych praktyk szwajcarskich. Natomiast ujemnie ocenić należy położenie zespołu przystanków przy ul. Poniatowskiego – w większej odległości od peronów kolejowych, ponadto za uciążliwymi dla pieszego światłami ulicznymi.

Wobec braku formalnego dworca autobusowego, jak również faktycznej dowolności wyboru przystanków przez przewoźników, autobusy pozamiejskie korzystają z różnych przystanków na okolicznych ulicach oraz z terenu dawnego dworca. To rozproszenie, dopuszczane zresztą jeszcze w okresie działania dworca, jest oczywiście nieczytelne. Ponadto wykorzystywane przystanki, jak również plac po-dworcowy, są niekorzystnie oddalone od wyjścia z tunelu stacyjnego i od węzła komunikacji miejskiej.

Tyle o komunikacji, która jest i powinna być kluczową funkcją omawianej przestrzeni. Co do funkcji towarzyszących – najcenniejsza w skali miasta przestrzeń, predysponowana do intensywnego wykorzystania komercyjnego – jest w zasadzie zmarnowana. Bezpośrednie sąsiedztwo budynku dworca degradują prymitywne drewniane i blaszane obiekty na terenach pocztowym i kolejowym. Jednak z punktu widzenia urbanistyki najbardziej niedorzecznym składnikiem otoczenia dworca kolejowego jest drogowa stacja paliw. Tego rodzaju element infrastruktury technicznej lokalizuje się przy arteriach ruchu drogowego poza śródmieściem. Dopuszczenie go w jednym z centralnych punktów dużego miasta to porażka planistyczna i wizerunkowa. Do tego dochodzą względy bezpieczeństwa, o czym dał znać niedawny wyciek gazu na stacji paliw w podobnie nieszczęśliwym umiejscowieniu przy Galerii Słonecznej. Niestety ten sam błąd lokalizacyjny popełniono w ostatnim czasie pozwalając na budowę serwisowni pociągów Kolei Mazowieckich po przeciwnej stronie dworca głównego.

Wzorce dobre i złe

W ostatnich latach kilka dużych miast podjęło budowę nowych bądź modernizację dawnych dworców autobusowych. Korzystając ze swoistej renty zapóźnienia mamy możliwość skorzystać z dobrych wzorców i uniknąć błędów popełnionych przez poprzedników. Jest szansa pozytywnie się wyróżnić, zważywszy że powstało szereg realizacji, których stanowczo nie warto naśladować.

Przykładem jest niedawno oddany „dworzec metropolitalny” w Lublinie, co znamienne szeroko chwalony w środowisku architektów. Jednak spektakularna forma budowli nie zastąpi jej funkcjonalności. Mimo braku ograniczeń przestrzennych dworzec niepotrzebnie odsunięto od wyjścia z tunelu stacji kolejowej. Co więcej stanowiska autobusów pozamiejskich dodatkowo oddalono od zespołu przystanków komunikacji miejskiej. Przeskalowany obiekt powstał w wyniku dostępności zbyt dużej przestrzeni w powiązaniu z przerostem ambicji architekta bądź inwestora.

Bliskim przykładem utrwalonego błędu dezintegracji sąsiadujących dworców kolejowego i autobusowego są Kielce. Jeśli chodzi o funkcjonalność i estetykę, sławny „spodek” został zmodernizowany na poziomie światowym. Nie rozwiązało to jednak problemu oddalenia od dworca kolejowego.

Złe wyniki daje także nieumiejętne postępowanie z inwestorem prywatnym zaproszonym do zagospodarowania przestrzeni od strony komercyjnej. W Poznaniu podróżny przesiadający się z pociągu na autobus jest zmuszony do przejścia przez pasaż galerii handlowej. Również we Wrocławiu pomyłono hierarchię funkcji: dworzec autobusowy zdaje się być dodatkiem do obiektu handlowego; dla pasażerów pozostawiono dysfunkcjonalnie małą poczekalnię.

Przykładem udanej realizacji jest dworzec autobusowy w Krakowie. Granicząc „przez ścianę” z torowiskiem stacji Kraków Główny, posiada blisko 40 stanowisk rozmieszczonych w dwóch poziomach na stosunkowo niewielkiej działce. Natomiast słabszą stroną krakowskiego węzła jest rozproszenie zespołu przystanków komunikacji miejskiej. Wiele do życzenia pozostawia też czytelność dworca kolejowego, zdominowanego przez funkcje handlowe.

Jak powinno być

Słowo-klucz do myślenia o węźle komunikacji publicznej to: integracja. Nadrzędnym celem jest zapewnienie sprawnych przesiadek między środkami transportu publicznego. Należy zatem dążyć do jak największego wzajemnego zbliżenia peronów kolejowych, stanowisk autobusów pozamiejskich i przystanków komunikacji miejskiej. Tym bardziej nie powinny one być od siebie oddzielone budynkami czy ulicami, zwłaszcza z sygnalizacją świetlną. Ważna jest też prostota układu. Dlatego należy zachować ostrożność przy wprowadzaniu funkcji komercyjnych – nie powinny one zwiększać wspomnianych odległości albo zaburzać czytelności węzła. Funkcjonalność węzła jest stanowczo najważniejsza – nie warto z niej zrezygnować dla widowiskowej architektury czy reprezentacyjnej przestrzeni publicznej. Te inne cele mogą – i powinny – być realizowane w otoczeniu głównego węzła komunikacyjnego. Szwajcarzy, którzy szczytą się najlepszym systemem transportu publicznego w skali świata, mawiają, iż *der kleinste Bahnhof ist der beste* – najmniejszy dworzec jest najlepszy. Minuty, a choćby i sekundy stracone przez pojedynczego pasażera na przejście (albo poszukiwanie drogi) przekładają się w skali społecznej na godziny i doby. Ponadto zniechęcają do korzystania z transportu publicznego.

Wnioski szczegółowe

W Radomiu lokalizację głównego węzła komunikacji publicznej wyznacza położenie dworca kolejowego oraz przyległa struktura urbanistyczna. Należy brać pod uwagę ciąg pieszy łączący najkrótszą drogą centrum miasta z największym osiedlem Ustronie. Jego optymalny przebieg narzuca myślenie o obecnym tunelu stacyjnym jako punkcie odniesienia do oceny odległości przejść w węźle. Nie wyklucza to budowy drugiego tunelu, który jednak będzie miał znaczenie uzupełniające. Z zabudowy w bezpośrednim sąsiedztwie dworca jedynym elementem ograniczającym jest wartościowy architektonicznie budynek Poczty Polskiej.

W przeciwieństwie do części kolejowej organizacja ruchu i położenie stanowisk/przystanków autobusowych pozostają elastyczne. Biorąc pod uwagę wyjście z tunelu stacyjnego, jako oczywista lokalizacja zespołu przystanków komunikacji miejskiej jawi się plac dworcowy. Powinny tu być jednak zintegrowane wszystkie kursy linii biegnących przez rejon dworca. Wymaga to przeniesienia na plac również przystanków z ulicy Poniatowskiego. Dostępną przestrzeń zwiększyłoby przejście od Poczty Polskiej pasa terenu przed jej budynkiem.

Ponadto bezwzględnie należy podjąć kroki do odzyskania działki zajętej przez stację paliw. W świetle analizy odległości jest to pożądana lokalizacja dla nowego dworca autobusowego. Optymalizuje ona dostępność od peronów kolejowych i węzła komunikacji miejskiej.

Warunków tych nie spełniałoby utrzymanie dawnej lokalizacji dworca za zabudowaniami pocztowymi. Wprawdzie bezpośredni dostęp z peronów kolejowych mógłby zapewnić nowy tunel stacyjny, pozostałby jednak problem dojścia do węzła komunikacji miejskiej na placu dworcowym. Należy zakładać, iż dla większości przyjeżdżających do Radomia autobusami pozamiejskimi celem jest samo miasto. Kluczowe znaczenie ma zatem przesiadka na komunikację miejską. Skomunikowania z pociągami mają udział drugorzędny. Co więcej przesiadki na komunikację miejską zachodzą w codziennym ruchu aglomeracyjnym, w którym niewielkie oszczędności czasowe są ważniejsze niż w przypadku nieregularnych dalszych podróży.

Tym bardziej należy odrzucić przeniesienie zespołu przystanków autobusów miejskich z placu dworcowego do ewentualnego nowego dworca za kompleksem poczty. Po pierwsze wiązałoby się to ze znacznym wydłużeniem linii biegnących do/z centrum miasta podstawowym ciągiem ulic Traugutta–Poniatowskiego. Po drugie niekorzystnie oddaliłoby węzeł komunikacji od głównego ciągu pieszego schodzącego ulicą Traugutta.

Teren po stacji paliw z przyległościami jest wystarczający na budowę kompaktowego dworca wzorowanego na krakowskim. Do rozważenia pozostaje lokalizacja na jednym bądź dwóch poziomach. Wykorzystanie poziomu -1 byłoby wskazane również w obrębie samego placu dworcowego. Przeniesienie nań parkingu oraz postoju taksówek pozwoliłoby pozostawić na powierzchni placu wyłącznie transport publiczny i ruch pieszey. Zamysł koresponduje z proponowaną przez MPU koncepcją przeprowadzenia ciągu ulic Poniatowskiego–Prażmowskiego w tunelu.

Dworzec autobusowy w miejscu obecnej stacji paliw powinien zostać zaprojektowany jako reprezentacyjny budynek tworzący pierzeję placu dworcowego. Jego wyższe piętra warto przeznaczyć na cele komercyjne. Ograniczeniu kosztów po stronie miasta sprzyjałoby powstanie obiektu w formule partnerstwa publiczno-privatnego.

Nasz apel: wykorzystać szansę

Otoczenie dworca kolejowego w dużym mieście to rejon o najwyższej wartości w wymiarze materialnym i wizerunkowym. Powinien być zagospodarowany w myśl całościowej spójnej koncepcji. Nawet jeśli obecnie nie posiadamy dość środków, podejmowane działania można etapować, tak by nie utrudniały realizacji projektu-maksimum w przyszłości. Dopuszczania rozwiązań ułomnych nie usprawiedliwia możliwość łatwiejszego pozyskania gruntów bądź finansowania zewnętrznego. Tym bardziej, iż właśnie realizacja ambitnych przedsięwzięć publicznych ma wpływ na atrakcyjność lokalizacji dla poważnych inwestorów prywatnych.

W sąsiedztwie głównego węzła komunikacyjnego powinny być umiejscawiane wyłącznie funkcje przyciągające duże potoki ludzi, w szczególności o znaczeniu regionalnym i wysokim prestiżu. Funkcje techniczne, jak istniejąca stacja paliw bądź planowana serwisownia taboru kolejowego, powinny zostać wyprowadzone poza śródmieście.

Plac dworcowy i bezpośrednio przyległy do niego teren to najlepsze miejsce na regionalny węzeł transportu publicznego. Optymalną lokalizacją nowego dworca autobusowego jest

teren obecnej stacji paliw. Na placu dworcowym powinny zostać zintegrowane wszystkie linie komunikacji miejskiej przebiegające w rejonie dworca (w obu kierunkach).

Radom jako ważny ośrodek regionalny zasługuje na powstanie reprezentacyjnej dzielnicy przydworcowej, funkcjonalnie uzupełniającej centrum miasta. Jej atrakcyjność wynikać będzie z maksymalnej dostępności transportowej w skali miasta, regionu i kraju. Wykorzystajmy tę szansę wypracowania najlepszych rozwiązań, które będą stanowiły wzorzec dobrej praktyki dla innych dużych miast w Polsce i Europie.

Łukasz Zaborowski
Prezes Zarządu RTN