

Piotr KOSMOWSKI*

DWORZEC KOLEJOWY JAKO ELEMENT PRZESTRZENI WYMIANY W DUŻYCH MIASTACH EUROPEJSKICH

RAILWAY STATION AS AN ELEMENT OF THE EXCHANGE SPACE IN THE LARGE EUROPEAN CITIES

ABSTRACT: The exchange functions characterize the cities for thousands of years. Through the centuries, most of the trade has taken place within the market and its surroundings, where sellers met with buyers. As J. Słodczyk (2012) correctly pointed out, together with technology progress one can observe the structural change of the city. For more than 170 years (since the rapid development and the growing importance of rail transport) the railway stations still become competition for traditional city markets. The article aims to identify which functions of exchange and to what extent were taken by the railway stations from the city markets. The analysis was conducted on the basis of empirical case studies done for four European stations: Gare Saint-Charles (France), Leipzig Hauptbahnhof (Germany), Warsaw Central (Poland) and the Hauptbahnhof Wien (Austria). The empirical data comprise stages of development of the exchange functions and their characteristics identified retrospectively. Research results allow us to conclude that the railway station in large cities integrates urban space, and is not just used for the purpose to exchange travelers.

KEY WORDS: railway station, function of exchange, market in the city

Wprowadzenie

Przemieszczanie i kumulowanie funkcji w mieście jest związane z coraz szybszym tempem życia. Naprzeciw potrzebom mieszkańców dużych miast wychodzą decyzje gestorów przestrzeni miejskiej. Przykłady takich zmian wiążą się również z rozwojem transportu kolejowego. W wielu miastach dworce kolejowe budowane w XIX w. lokalizowano na peryferiach. W pewnych przypadkach obszary te wyznaczały jeszcze mury miejskie, a w innych planty po wyburzonych fortyfikacjach, rzadkością było wyburzenie istniejącej tam zabudowy w celu doprowadzenia kolei bliżej centralnych części miast.

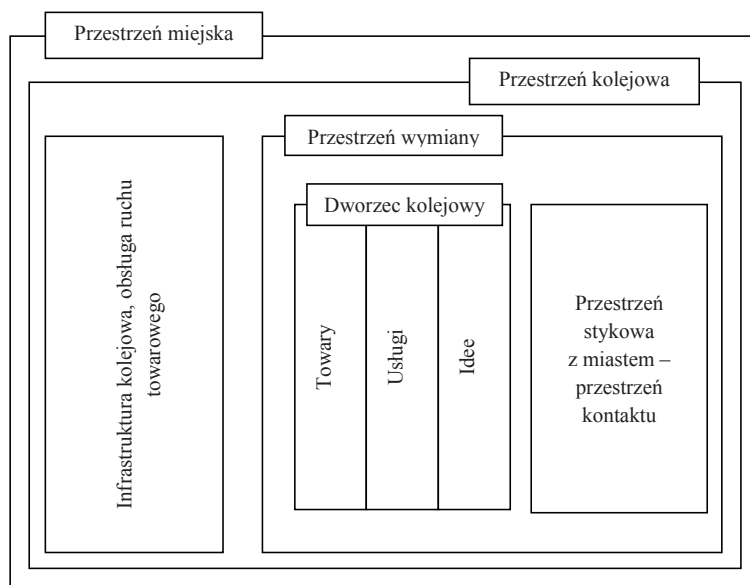
* Uniwersytet Łódzki, Wydział Nauk Geograficznych, Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Pracownia Rewitalizacji Miast, ul. Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź, e-mail: piotr.kosmowski@geo.uni.lodz.pl

Postęp technologiczny w postaci wynalezienia maszyny parowej, następnie lokomotywy parowej i wykorzystanie ich w transporcie towarów i osób wymusiły budowę miejsc przeładunku towarów i oczekiwania podróżnych na pociąg. Takimi miejscami stały się dworce kolejowe. Na początku historii transportu kolejowego pojedyncze linie niepołączone ze sobą kończyły się dworcami czołowymi, następnie wraz z rozbudową sieci kolejowej i łączeniem poszczególnych linii przebudowywano je na przelotowe. W niektórych lokalizacjach do dziś pozostawiono dworce czołowe (np. Heuston Station w Dublinie, Londyn Waterloo, Praha Masarykovo nádraží, Warszawa Wileńska).

Wielkomięskie dworce kolejowe – jako miejsca wymiany znacznych potoków podróżnych – od początku swojego istnienia przyciągały wszelkich kupców zarówno obwoźnych, jak i stacjonarnych, którzy lokalizowali swoje punkty handlowe w obiektach sąsiadujących ze stacjami kolejowymi. W budynkach dworcowych umieszczono najpierw instytucje niezbędne do obsługi podróżnych (kasy, poczekalnie, restauracje dworcowe), a następnie pozostałe punkty usługowe. Duża liczba podróżnych i osób towarzyszących spowodowała wytworzenie miejsc o bogatej ofercie – z racji dużego popytu na dobra i usługi – początkowo specyficzne, a z czasem, gdy otoczenia dworców stały się małymi centrami miast, również pozostałych niekoniecznie związanych z obsługą podróżujących koleją.

Osoby przebywające na dworcu to nie tylko ci, którzy wyruszają w podróż, lub ci, którzy do danego miasta przybywają, są to także osoby: towarzyszące (odprowadzające oraz odbierające podróżujących koleją), przesiadające się (które z różnych powodów czas oczekiwania na następny pociąg postanowiły spędzić na dworcu), pracujące na dworcu oraz pasjonujące się transportem szynowym. Wszystkie te osoby łączy kolej rozumiana jako strefa przestrzeni, w której realizują swoje różnorodne potrzeby. Jednakże w sytuacji, gdy fragment dworca przekształca się w samodzielną funkcjonalnie strefę z usługami (na podobieństwo centrów handlowych), miejsce to może przyciągnąć również klientów, którzy nie korzystają z infrastruktury kolejowej. Tym samym część usługowa dworca staje się samodzielną strefą handlowo-usługową dostępną dla różnych grup odbiorców, nie tylko podróżnych, nabiera cech właściwych miejskiej przestrzeni wymiany, którą można wydzielić ze względu na rodzaj ludzkiej aktywności (rysunek 1).

Na podział przestrzeni w zależności od specyfiki rodzaju ludzkich w niej działań wskazują B. Jałowiecki i B. Szczepański (2006). Wymiana na dworcu kolejowym dokonuje się na wielu płaszczyznach: wymiana towarów, wymiana idei czy wymiana potoków podróżnych. Jednakże dworzec kolejowy czy centrum handlowe, w które część z nich obecnie zostaje przekształcona (Ledwoń 2006; Pięt 2014), określić można również mianem nie-miejsca (Augé 1995), rozumianego jako miejsce tranzytowe. Co potwierdzają obserwacje dokonane na dworcach, które same w sobie rzadko są celem przemieszczania się człowieka. Polski projektant dworców kolejowych A. Romanowicz (1970) wskazuje na trzy składowe dworców kolejowych: strefę kolejową dworca, dworzec (jako budynek) i strefę miejską. Są one jednocześnie trzema elementami przestrzeni wymiany dworca kolejowego związanymi z różnymi etapami podróży i oferującymi różne usługi towarzyszące głównej funkcji tego miejsca.



Rys. 1. Elementy przestrzeni wymiany w przestrzeni kolejowej

Źródło: opracowanie własne autora.

Wymieniona przez Romanowicza (1970) strefa kolejowa obejmuje perony i drogi ewakuacyjne. Miejska przestrzeń wymiany jest obecna na dworcach kolejowych w dwóch jego składowych: strefie handlowo-usługowej dworca i dworcem (który staje się niejako bramą dla podróżujących i jednocześnie miejscem, w którym wiele instytucji chciałoby zainteresować swoimi produktami czy też usługami). Temu drugiemu elementowi miejskiej przestrzeni wymiany na dworcach kolejowych – dworcowi jako kompleksowi handlowo-usługowemu – poświęcone są poniższe rozważania.

Rekonesans epistemologiczny

Wybór przykładów do analizy został dokonany przez autora spośród znanych europejskich dworców kolejowych, które są zlokalizowane w dużych miastach. Do analizy wybrano cztery dworce kolejowe: Gare de Marseille Saint-Charles (Francja), Leipzig Hauptbahnhof (Niemcy), Warszawa Centralna (Polska) i Wien Hauptbahnhof (Austria). Istotą prowadzonych dociekań było stwierdzenie, jakie funkcje spełniają obecnie dworce kolejowe w wybranych lokalizacjach. Badania przeprowadzono w drugiej połowie 2014 r. i na początku 2015 r. Jako metodę zastosowano krytyczną analizę materiałów źródłowych (stron internetowych dworców kolejowych, opracowań monograficznych, portali branżowych), która została uzupełniona własną obserwacją terenową. Na tej podstawie dla każdego dworca wykonano schemat jego użytkowania z wydziele-

niem dwóch funkcji wymiany: związanych z obsługą podróżnych oraz pozostałych (handlowo-usługowe, turystyczne i inne). Jest to próba znalezienia właściwej formuły badawczej uwzględniającej analizę programu wyposażenia funkcjonalnego badanych obiektów i ustalenia, które ze zidentyfikowanych instytucji mogą obsługiwać nie tylko podróżnych, lecz także innych użytkowników przestrzeni miejskiej. Analizę rozmieszczenia usług w przestrzeni miejskiej S. Liszewski (1994) wymienia jako miernik służący do określenia struktury funkcjonalno-przestrzennej miast. W tym przypadku analiza ta została użyta do małego fragmentu miasta.

W funkcji wymiany obecnej na dworcach w dużych miastach zauważalne są zwykle przynajmniej trzy komponenty: funkcja komunikacyjna, funkcja handlowo-usługowa, funkcja turystyczna (Mróz 2015). Funkcja komunikacyjna rozumiana jest jako zaplecze dla głównej formy działalności dworca kolejowego – obsługi podróżnych – np. kasy biletowe, poczekalnia, informacja kolejowa. Zauważalna jest również jeszcze jedna funkcja wymiany – wymiana idei. Zachodzi ona m.in. poprzez obecność sztuki i różnych instalacji artystycznych na dworcach kolejowych (Pięt 2014). Wymiana idei odbywa się również poprzez kontakt człowieka z nowym miejscem oraz poprzez wszelkie kontakty międzyludzkie, które odbywają się w przestrzeni kolejowej.

Analiza studiów przypadku

Wybrane do analizy przykłady znajdują się w miastach zlokalizowanych różnie w sieci osadniczej państw, do których obecnie należą. Ponadto odmienna jest również ich pozycja w sieci osadniczej Europy. Marsylia położona na południu Francji, na wybrzeżu Morza Śródziemnego, jest ponad 860-tysięcznym miastem (drugie po Paryżu najludniejsze miasto Francji), będącym siedzibą regionu administracyjnego¹ Prowansja–Alpy–Lazurowe Wybrzeże. Jest ona ważnym portem morskim, węzłem komunikacyjnym, ośrodkiem turystycznym, wielokierunkowym ośrodkiem przemysłowym. Lipsk – zamieszkały pod koniec 2014 r. przez ponad 550 tys. osób – jest położony we wschodniej części Niemiec w kraju związkowym Saksonia i jest najludniejszym miastem. W latach 1945–1990 Saksonia stanowiła część NRD. Po okresie procesu depopulacji (1930–2001) od 14 lat widoczny jest systematyczny wzrost liczby mieszkańców. Lipsk stanowi ważny ośrodek przemysłowy i handlowy, a także naukowy i kulturowy. Stolicę Polski Warszawę – wg danych z końca 2014 r. – zamieszkiwało ponad 1730 tys. osób. Położona jest centralnie w sieci osadniczej kraju. Wiedeń będący stolicą Austrii znajduje się w jej wschodniej części, pod koniec 2014 r. zamieszkiwało go ponad 1760 tys. osób.

Od momentu pojawienia się w każdym ze wspomnianych miast kolei (połowa XIX w.) granice Francji, Niemiec, Austrii ulegały kilkakrotnie zmianom, a Polska nie istniała jako samodzielne państwo. Choć lokalizacja Marsylii w sieci osadniczej Fran-

¹ Region administracyjny – najwyższy szczebel podziału administracyjnego we Francji.

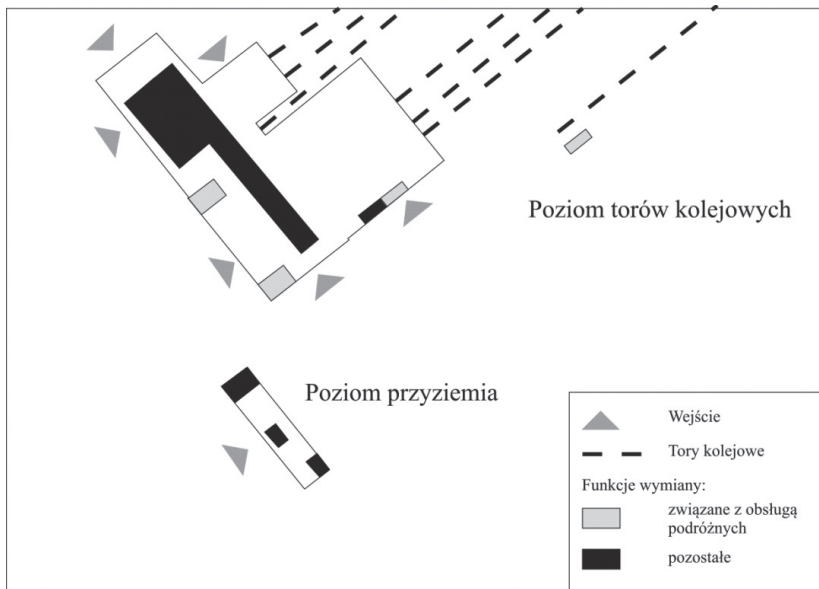
cji była w tym czasie relatywnie stabilna, to w pozostałych przypadkach lokalizacja obiektów w sieci osadniczej zmieniała się. Lipsk w momencie wybudowania pierwszego połączenia kolejowego należał do Królestwa Saksonii wchodzącego w skład Związku Niemieckiego, następnie Związku Północnoniemieckiego, a od 1871 r. Cesarstwa Niemieckiego. W 1918 r. utworzono Republikę Weimarską, która przetrwała 15 lat. Dojście do władzy Hitlera, utworzenie III Rzeszy i przyłączenie Austrii spowodowały, że Lipsk znalazł się w centralnym położeniu w sieci osadniczej. Po II wojnie światowej znalazł się w Niemieckiej Republice Demokratycznej, w środkowo-południowej części. Po zjednoczeniu Niemiec w 1990 r. miasto jest zlokalizowane w ich wschodniej części.

Warszawa w momencie wybudowania w niej pierwszej linii kolejowej należała do Królestwa Polskiego (Kongresowego) zależnego od Imperium Rosyjskiego. Dopiero w 1918 r. po odzyskaniu niepodległości na nowo stała się stolicą państwa i uzyskała prawie centralne położenie w sieci osadniczej (z lekkim przesunięciem na zachód). Po II wojnie światowej i zmianie granic – utracie ziem wschodnich, a uzyskaniu ziem zachodnich i północnych – Warszawa znalazła się w bardziej centralnym położeniu w sieci osadniczej. W konsekwencji okresu rozbiorów oraz zmian granic sieć kolejowa w Polsce po 1945 r. była spadkiem po trzech państwach, które w różny sposób podchodziły do jej budowy na administrowanych przez siebie ziemiach polskich.

Wiedeń w chwili wybudowania pierwszego dworca kolejowego był stolicą Cesarstwa Austrii (przemianowanego następnie na Cesarstwo Austro-Węgierskie), w sieci osadniczej tego państwa miał położenie prawie centralne. Po rozpadzie Wiedeń znalazł się w podobnej lokalizacji w sieci osadniczej, jaką ma w chwili obecnej. Zmiana nastąpiła tylko na ok. 7 lat (1938–1945) po decyzji o przyłączeniu Austrii do III Rzeszy. Wspomniane przesunięcia granic miały wpływ na kształtowanie się sieci kolejowych połączeń wewnątrz tych państw, co z kolei skutkowało zmianami w aspekcie znaczenia danej stacji (jej rangi) w sieci kolejowej. Jednocześnie zmianom ulegały znaczenie, struktura przestrzenna i wyposażenie tych miast.

Gare de Marseille-Saint-Charles jest głównym dworcem kolejowym w Marsylii, zlokalizowanym w centralnej części miasta, ok. 1,5 km od wybrzeża Morza Śródziemnego. Od momentu wybudowania w 1848 r. jest dworcem czołowym. Obecnie z dworca korzysta ponad 11 mln podróżnych rocznie (2013). W 1981 r. Marsylia została włączona w sieć kolei dużych prędkości TGV. Analizując stronę internetową SNCF (<http://www.sncf.com...>), sprawdzono, jakie rodzaje działalności zlokalizowano obecnie na dworcu. Rysunek 2 schematycznie przedstawia współczesny podział stref użytkowania dworca na część kolejową i pozostałą ze wskazaniem elementów przestrzeni wymiany.

Znajdziemy tutaj na poziomie torów: strefę obsługi pasażerów (kasy, informacja kolejowa, przechowalnia bagażu, poczekalnia), obiekty gastronomiczne (kawiarnie, bary, zdrowa żywność), punkty sprzedaży prasy i księgarnie, sklepy z galanterią i kosmetykami oraz inne usługi (toalety, kwaciarnia, apteka). Obok dworca kolejowego w jego strefie miejskiej zlokalizowano również dworzec autobusowy i przystanki komunikacji miejskiej, ale także miejsce, w którym można „nadać” samochód, a samemu odbyć podróż pociągiem. Budynek dworca jest od frontu dwukondygnacyjny, poziom

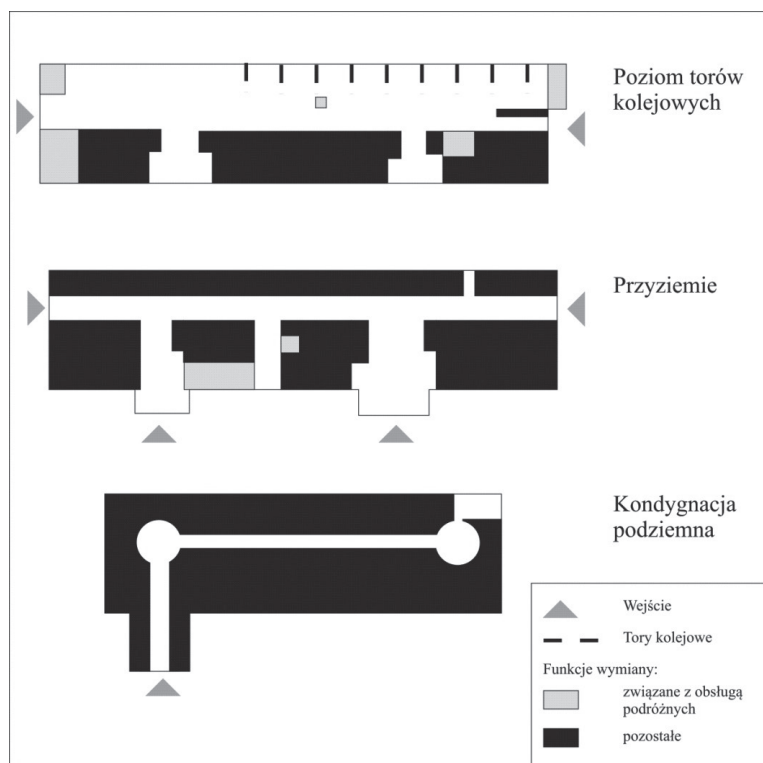


Rys. 2. Schemat użytkowania budynku dworca kolejowego w Marsylii na poszczególnych poziomach
Źródło: opracowanie własne autora.

przyziemia wykorzystywany jest przez różne usługi, m.in. aptekę, znajduje się tam również wejście do stacji metra.

Leipzig Hauptbahnhof, czyli główna stacja kolejowa w Lipsku, w kraju związkowym Saksonia, został przez zarządcę dworców kolejowych w Niemczech zaliczony do pierwszej najwyższej kategorii. Obecny budynek dworca wzniesiono w latach 1905–1915 w miejscu wcześniejszego. Kolej do Lipska dotarła w 1839 r. Do 2013 r. był to dworzec czołowy. Dzięki wybudowaniu tunelu miejskiego wraz ze stacjami pośrednimi dworzec główny w Lipsku stał się dworcem czołowo-przelotowym. W 1997 r. w budynku dworca otwarto centrum handlowe „Promenaden” o łącznej powierzchni 30 tys. m², na którym rozplanowano 140 punktów handlowych i usługowych (Ledwoń 2006). Na podstawie analizy strony internetowej DB (<http://www.bahnhof.de/...>) stwierdzono, że zawiera ona informacje na temat rozplanowania różnych działalności na dworcu, grupując je w kategorie (rysunek 3). Nie opublikowano jednak tutaj nazw konkretnych firm. Zamieszczenie planu dworca i wykazu instytucji ułatwia z pewnością poruszanie się po tym czterokondygnacyjnym gmachu (najniższą kondygnację stanowi peron tunelu miejskiego).

Funkcje komunikacyjne na tym dworcu obejmują: kasy, informację kolejową, poczekalnie, przechowalnię bagażu, biuro rzeczy znalezionych. Pozostałe funkcje wymiany znajdujące się na poszczególnych kondygnacjach to: gastronomia, sprzedaż prasy i książek, sklepy galanteryjne, drogerie i inne. Kondygnacja podziemna w całości przeznaczona jest na galerię handlową.



Rys. 3. Schemat użytkowania budynku dworca kolejowego w Lipsku na poszczególnych kondygnacjach
 Źródło: opracowanie własne autora na podstawie http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/Leipzig_Hbf.html (22.03.2015).

Warszawa Centralna jest głównym dworcem kolejowym w stolicy Polski. W kategorii Polskich Kolei Państwowych w 2005 r. otrzymał on kategorię A (obsługa powyżej 2 mln pasażerów rocznie). Oddano go do użytku w 1975 r. (Dylewski 2012), historia pasażerskiej stacji kolejowej w tym miejscu sięga jednak początku kolei w Warszawie – dworca Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej, który oddano do użytku w 1845 r. Po zakończeniu I wojny światowej (1914–1918) i odzyskaniu przez Polskę niepodległości przemianowano go na Warszawę Główną, następnie w latach 30. XX w. rozpoczęto prace nad nowym gmachem, który wznoszono wraz z równocześnie toczącą się budową warszawskiej linii średnicowej. Niedokończony budynek najpierw uległ pożarowi w czerwcu 1939 r., a po naprawie dokonanej już przez Niemców (po zdobyciu Warszawy) został wysadzony w powietrze po upadku Powstania Warszawskiego. Po II wojnie światowej (1939–1945) wybudowano tymczasowy dworzec główny usytuowany prawie 1,5 km na południowy zachód (przy ul. Towarowej). W 1963 r. w miejscu przedwojennego dworca głównego oddano do użytkowania kolejowy dworzec podmiejski Warszawa Śródmieście (który funkcjonował w sposób prowizoryczny od 1949 r.), a wraz z poszerzaniem (do pierwotnie zakładanych wymiarów czterech torów) linii średnicowej wybudowano

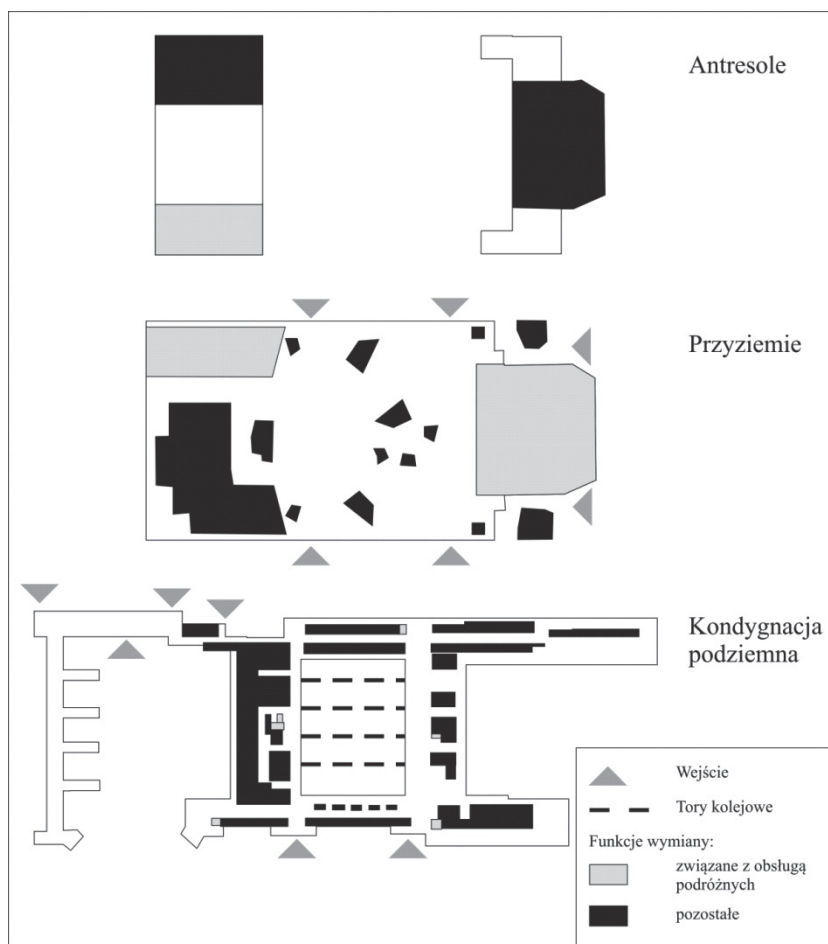
tymczasowe perony nowego dworca głównego (w miejscu obecnego Dworca Centralnego). W latach 1972–1975 wzniesiono wg projektu Arseniusza Romanowicza i Piotra Szymaniaka obecny budynek. W 2007 r. na północ od dworca centralnego wybudowano kompleks handlowy Złote Tarasy, który został połączony z dworcem przejściem podziemnym pod pętlą autobusową. Dworzec Centralny współcześnie dzięki systemowi przejść podziemnych jest połączony również z Galerią LIM (pod wieżowcem Centrum LIM, z którym pierwotnie zgodnie z projektem Romanowicza miał być połączony betonową kładką nad Alejami Jerozolimskimi) oraz dworcami kolejowymi Warszawa Śródmieście i Warszawa Śródmieście WKD.

Na dworcu kolejowym Warszawa Centralna znajdują się współcześnie następujące rodzaje działalności: strefa obsługi pasażerów (kasy, informacja kolejowa, przechowalnia bagażu, poczekalnia), obiekty gastronomiczne (kawiarnie, cukiernie, bary sałatkowe, bary, artykuły spożywcze), punkty sprzedaży prasy i księgarnie, sklepy galanteryjne i kosmetyczne oraz inne usługi (toalety, kawiarenki internetowe, fotograf, zakład kosmetyczny, kwaciarnia, biura podróży, sklepy hobbystyczne, apteka). Na podstawie analizy strony internetowej PKP SA ([http://pkpsa.pl/dla-pasazera/...](http://pkpsa.pl/dla-pasazera/)) i zamieszczonego tam planu wykonano rysunek 4, który prezentuje rozmieszczenie wydzielonych rodzajów zgrupowań instytucji.

Wspomniany wcześniej system przejść podziemnych jest zarządzany przez spółki miejskie i właściciele prywatnych, a centrum handlowe Złote Tarasy uzupełnia ofertę dworca kolejowego, tworząc razem z nim zwarty kompleks, który różnicuje w poszczególnych fragmentach co najwyżej szata informacyjna, materiały wykończeniowe wewnątrz oraz słyszalność komunikatów głosowych związanych z dworcem kolejowym. Dzięki przejściom podziemnym są to obiekty zintegrowane w kontekście użytkowania (użytkowane jako całość), choć w rzeczywistości poszczególne elementy składowe (Dworzec Centralny, Złote Tarasy, Centrum LIM) sąsiadują ze sobą.

Wien Hauptbahnhof to nowoczesny kompleks dworcowy (połączenie dworca kolejowego z galerią handlową), który rozpoczął obsługę podróżnych w grudniu 2012 r., a pełną funkcjonalność ma osiągnąć pod koniec 2015 r. Został wybudowany w miejscu dawnego, największego w tym mieście, czołowego dworca Wien Südbahnhof, który powstał z połączenia dwóch wcześniejszych dworców czołowych (Romanowicz 1970). Znajduje się na południe od Starego Miasta i Ringstraße wybudowanej w miejsce murów miejskich.

Podobnie jak w przypadku dworca w Lipsku również w tym przypadku na stronie internetowej austriackich kolei (<https://www.oebb.at/de/Services...>) znaleźć można szczegółowe informacje o kategoriach działalności prowadzonych na dworcu, godzinach otwarcia punktów, ale brakuje planu rozmieszczenia poszczególnych obiektów i nazw konkretnych firm zajmujących się daną aktywnością. Na potrzeby inwestycji – budowy dworca – powstała strona internetowa projektu przebudowy całego fragmentu Wiednia (<http://hauptbahnhof-wien.at>), na której można śledzić bieżące doniesienia z placu budowy, oraz strona kompleksu – centrum handlowego i dworca (<http://hauptbahnhofcity.wien>), można tam znaleźć dokładny, interaktywny plan oraz

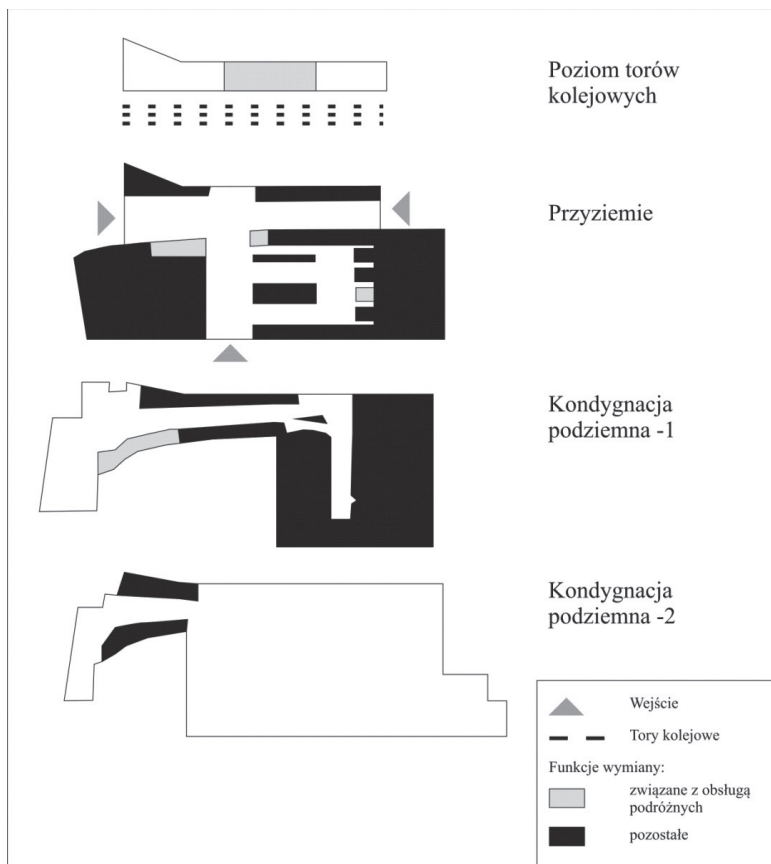


Rys. 4. Schemat użytkowania Dworca Centralnego w Warszawie na poszczególnych kondygnacjach

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie http://pkpsa.pl/dla-pasazera/dworce-opisy/warszawa_centralnam.html (22.03.2015).

wszelkie potrzebne informacje na temat funkcjonujących punktów usługowych. Na tej podstawie wykonano rysunek zgrupowań instytucji (rysunek 5).

W Wiedniu tory kolejowe dochodzą estakadami do czterokondygnacyjnego budynku dworca kolejowego (dwie kondygnacje podziemne i dwie naziemne). Na najniższym poziomie znajduje się parking samochodowy oraz kilka punktów usługowych, a także kaplica – obiekt niewystępujący w innych analizowanych przykładach, poziom wyżej zaś prawie w całości przeznaczony jest na galerię handlową uzupełnioną o funkcje związane z koleją (przechowalnia bagażu, biuro rzeczy znalezionych) oraz podziemne przejście do przystanku tramwajowego i podziemnego peronu. Na pierwszej kondygnacji naziemnej (przyziemiu) znajdują się kasy biletowe oraz punkty usługowe typowe



Rys. 5. Schemat użytkowania dworca Wien Hauptbahnhof na poszczególnych kondygnacjach

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie <http://hauptbahnhofcity.wien/erkunden/indoor-map/> (22.03.2015).

dla galerii handlowych. Na ostatniej kondygnacji (na poziomie torów kolejowych) znajduje się tylko poczekalnia.

Podsumowanie

Analizowane przypadki czterech dworców kolejowych wykazują wspólne cechy, są nimi: duża kubatura obiektów (budynek dworcowy), obsługa pociągów międzynarodowych, krajowych i regionalnych (strefa kolejowa dworców). Każdy z analizowanych przykładów poza częścią przeznaczoną do obsługi podróżnych (poczekalnia, kasy, informacja kolejowa) i częścią gastronomiczną (kawiarnie, bary) posiada również kompleks innych sklepików i punktów usługowych. Poszczególne badane obiekty różnicują ich specyficzne atrybuty np.: obsługa pociągów samochodowych (Marsylia),

kaplica (Wiedeń), centrum handlowe będące częścią budynku dworcowego (Lipsk, Wiedeń), zintegrowany funkcjonalnie, ale odrębny fizycznie zespół galerii handlowych położonych w sąsiedztwie dworca (Warszawa). Zauważalne jest również w badanych przykładach, że część wykorzystywana pod bezpośrednią obsługę podróżnych stanowi relatywnie mały fragment całkowitej użytkowanej przestrzeni, natomiast usługi, z których mogą korzystać wszyscy użytkownicy miasta (nie tylko podróżni), są ważnym elementem w zagospodarowaniu współczesnego dworca. Tym samym we współczesnym kompleksie dworca kolejowego coraz wyraźniej zaznacza się zagospodarowanie charakterystyczne dla miejskiej przestrzeni wymiany. Dzięki temu dworce mogą być przedłużeniem przestrzeni publicznej miast (Wesołowski 2003).

W opisane powyżej tendencje wpisują się również kolejne decyzje zarządu SNCF (kolei francuskich) zakładające wyposażenie dworców kolejowych w ogromne przestrzenie handlowe i usługowe (*Francja: Dworce kolejowe...*). Koncepcja ta zakłada lokalizowanie na dworcach kolejowych nie tylko przestrzeni biurowej czy wypożyczalni samochodów, lecz także: żłobków, laboratoriów medycznych, agencji nieruchomości i pralni chemicznych. Hasłem przewodnim dla tego pomysłu nowego zagospodarowania dworców kolejowych jest idea „dworce miejscem toczącego się życia”, co zdaniem autora jeszcze bardziej uwidacznia podobieństwo do dawnych rynków miejskich. Cechami charakterystycznymi dawnych targowisk zlokalizowanych na rynkach miejskich były gwar i mnogość wydarzeń, zwraca na to uwagę m.in. Pasiut (2013), stwierdzając, że były one „sercem miast”. Zmiany zachodzące na dworcach wskazują, że zarządcy dworców kolejowych aspirują, by przekształcić je w serca – centra współczesnego miasta.

Z kolei tym, co różnicuje dawne rynki miejskie i dzisiejsze dworce kolejowe, jest brak obecności funkcji administracyjnych (samorządowych i centralnych) na tych ostatnich. Dodatkowo spotykają się tu przede wszystkim nie mieszkańcy z kupcami (jak było na rynku), ale podróżni (którzy mogą, ale nie muszą być mieszkańcami) z mieszkańcami i kupcami. Można więc wywnioskować, że miejsce spotkania ewoluowało, nie tylko przesuując się w przestrzeni od rynku do dworca, ale zmieniły się również rodzaj, forma i sytuacja spotkania, od handlu i spraw administracyjnych do podróży, handlu i rozrywki. Zmiany te można bezpośrednio powiązać z mobilnością – cechą współczesnego społeczeństwa, oraz lokalizacją omawianych dworców w strukturze przestrzennej miasta. Główne dworce kolejowe w dużych miastach europejskich budowano w XIX w. zwykle w strefie na granicy starych lokacyjnych jednostek osadniczych i terenów niezainwestowanych (lub terenów, na których dopiero rozpoczęto inwestowanie), dzięki temu dziś obiekty te znajdują się w ścisłym centrum – śródmieściu tych miast. Współcześnie w najstarszych fragmentach miast ogranicza się ruch samochodowy, wydzielając zabytkowe dzielnice, dworce kolejowe znajdujące się na ich granicy przynależą zaś do części usytuowanej w strefie śródmiejskiej ruchliwych centrów. W ten sposób dworce kolejowe wyposażone w instytucje typowe dla miejskiej przestrzeni wymiany integrują fragmenty miasta, zmieniają je i wzbogacają jednocześnie. Łącząc tradycyjne formy zagospodarowania z ich nowymi postaciami, dywersyfikują przestrzeń wymiany w mieście, a jednocześnie włączają przyjezdnych bezpośrednio w jej strukturę.

Bibliografia

- Augé M., 1995, *Non-places: Introduction to an anthropology of supermodernity*, Verso, Londyn.
- Dylewski A., 2012, *Historia kolei w Polsce*, Carta Blanca, Warszawa.
- Francja: Dworce kolejowe nie tylko dla pasażerów, http://www.rynek-kolejowy.pl/56513/francja_dworce_kolejowe_nie_tylko_dla_pasazerow.html (22.03.2015).
- https://www.oebb.at/de/Services/Services_am_Bahnhof/Information_zum_Bahnhof/Bahnhof/index.jsp?pk_bfnr=1003 (22.03.2015).
- <http://hauptbahnhofcity.wien> (22.03.2015).
- <http://hauptbahnhof-wien.at> (22.03.2015).
- http://pkpsa.pl/dla-pasazera/dworce-opisy/warszawa_centralna.html (22.03.2015).
- http://www.bahnhof.de/bahnhof-de/Leipzig_Hbf.html (22.03.2015).
- <http://www.sncf.com/fr/gare-de-marseille-st-charles-FRMSC> (22.03.2015).
- Jałowicki B., Szczepański M., 2006, *Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej*, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa.
- Ledwoń S., 2006, *Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi*, [w:] *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, red. D. Załuski, Wyd. Urbanista, Warszawa.
- Liszewski S., 1994, *Studia nad strukturami przestrzennymi miast*, [w:] *Geografia osadnictwa i ludności w niepodległej Polsce. Lata 1918–1993*, t. 2: *Kierunki badań naukowych*, red. S. Liszewski, Polskie Towarzystwo Geograficzne, Komisja Geografii Osadnictwa i Ludności, Łódź.
- Mról M., 2015, *Baza funkcjonalna dworców kolejowych w konurbacji katowickiej*, „Acta Geographica Silesiana”, nr 18.
- Pasiut A., 2013, *Targowisko we współczesnym mieście – w poszukiwaniu formy*, „Przestrzeń i Forma”, nr 17.
- Pięt A., 2014, *Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu*, „Architecturae et Artibus”, t. 6, nr 21.
- Romanowicz A., 1970, *Dworce i przystanki kolejowe*, Wyd. Arkady, Warszawa.
- Słodczyk J., 2012, *Historia planowania i budowy miast*, Wyd. Uniwersytetu Opolskiego, Opole.
- Wesołowski J., 2003, *Między koleją a miastem. O lokalizacji dworców kolejowych*, „Autoportret. Pismo o dobrej przestrzeni”, nr 2.

DWORZEC KOLEJOWY JAKO ELEMENT PRZESTRZENI WYMIANY W DUŻYCH MIASTACH EUROPEJSKICH

STRESZCZENIE: Funkcje wymiany charakteryzują miasta od tysięcy lat. Przez wieki większość handlu odbywała się w obrębie rynku i jego sąsiedztwie, gdzie spotykali się sprzedający z kupującymi. Jak słusznie zauważa J. Słodczyk (2012), wraz z postępem technologicznym zmienia się forma miasta. Od ponad 170 lat (od momentu gwałtownego rozwoju i wzrostu znaczenia transportu kolejowego) konkurencją dla rynków miejskich stały się w dużych miastach dworce kolejowe.

Celem artykułu jest zidentyfikowanie, które funkcje wymiany i w jakim stopniu przejęły od rynków miejskich dworce kolejowe. Analizę przeprowadzono na podstawie empirycznych studiów przypadku dla czterech europejskich dworców: Gare de Marseille-Saint-Charles (Francja), Leipzig Hauptbahnhof (Niemcy), Warszawa Centralna (Polska) i Wien Hauptbahnhof (Austria), w których zidentyfikowano retrospektywnie cechy i etapy rozwoju funkcji wymiany. Rezultaty badań pozwalają stwierdzić, że dworzec kolejowy integruje przestrzeń miejską, a nie tylko służy do wymiany podróży.

SŁOWA KLUCZOWE: dworzec kolejowy, funkcja wymiany, rynek w mieście