

SOPOT CENTRUM

NOWY DWORZEC W SERCU TRÓJMIASTA

OPRACOWANIE

Artur Sarnowski

Adrian Ogrodowski

Adrian Wasielewski

Jakub Wolski


Artur Zmudczyński

SOPOTEKA
główna siedziba i muzeum

PKP SOPOT

UNIwersytet Gdański

- 2 0 1 7 -



Praca została wykonana w ramach zaliczenia warsztatów ze społecznych uwarunkowań gospodarki przestrzennej na studiach Wydziału Geografii i Oceanografii Uniwersytetu Gdańskiego w 2017 roku, kierunku Gospodarka Przestrzenna pod kierownictwem projektu Artura Sarnowskiego.

RAMOWY PLAN TREŚCI

1. WSTĘP	4
2. WPROWADZENIE ORAZ UZASADNIENIE WYBORU LOKALIZACJI	5
3. HISTORIA SOPOCKIEGO DWORCA.....	8
4. PIERWSZE WRAŻENIA OKIEM STUDENTÓW	11
5. SPOŁECZNE SPOSTRZEŻENIA I OPINIE LUDNOŚCI	13
6. FUNKCJE NOWEGO KOMPLEKSU.....	18
7. ALTERNATYWNE PROJEKTY DWORCA.....	23
8. PODSUMOWANIE	26
9. SPIS RYSUNKÓW.....	27
10. TREŚCI ŹRÓDŁOWE.....	28

1. WSTĘP

Praca ma na celu ukazać rzeczywiste oblicze dworca *Sopot Centrum*, poprzez nasze zagłębienie się w to, co buduje to miejsce, sieci powiązań i funkcje, łączące je z mieszkańcami i innymi użytkownikami. Naszym zadaniem jest odkrycie, poznanie i zrozumienie atmosfery i niuansów tu panujących. Poznanie opinii przeróżnych grup społecznych pomogło w wielowymiarowym spojrzeniu na temat tejże przestrzeni, zrozumienie jej znaczenia i wagi.

Opracowanie zawiera uzasadnienie naszego wyboru, początki i ciąg dalszy historii dworca, zdania ludzi o nim i jego przeznaczeniu. Dowiadujemy się co determinuje te miejsce do bycia *Sopotem Centrum* i jakie jest miejsce kompleksu w aglomeracji.

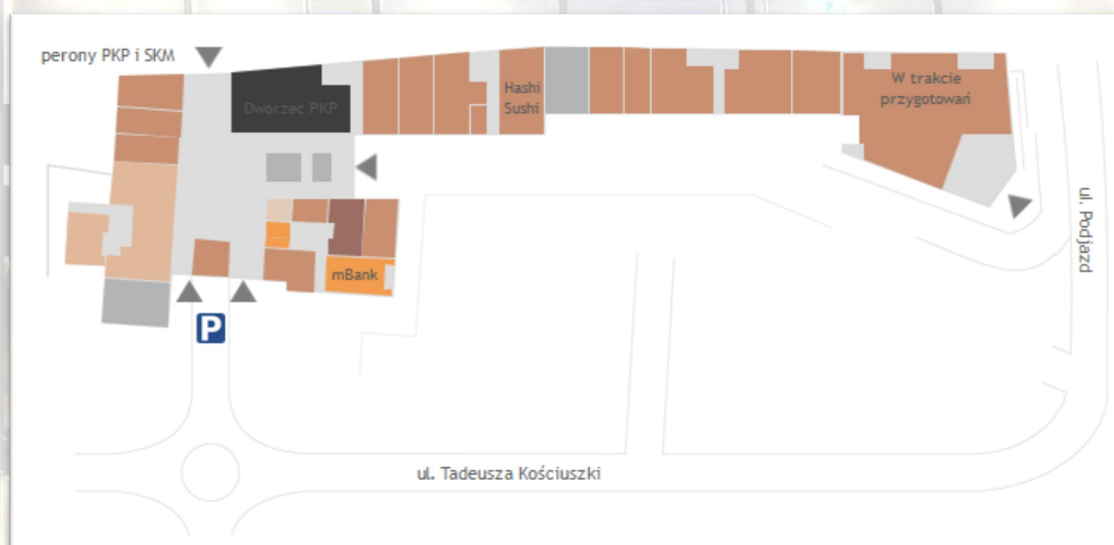
Adrian Wasielewski

2. WPROWADZENIE ORAZ UZASADNIENIE WYBORU LOKALIZACJI

Miejszem, które wybraliśmy do badań jest dworzec kolejowy w Sopocie. Miejsce spotkań towarzyskich, biznesowych i kulturalnych.

Stanowi to ważny punkt na mapie Sopotu niemalże dla każdej grupy społecznej, zwłaszcza dla studentów, jakże licznie zgromadzonych w Trójmiejskiej aglomeracji, nie zapominając także o dużej liczbie osób dojeżdżających do pracy, które korzystają z uroków sopockiego dworca.

W okresie letnim dworzec oblegany jest przez rzeszę turystów, zarówno lokalnych jak i zagranicznych, spędzających swoje wakacje w trójmiejskim kurorcie. Różnorodność dostosowana do potrzeb odwiedzających stanowi mocną stronę kompleksu wchodzącego w skład dworca. Znaleźć tutaj można lokale gastronomiczne, usługowe, punkty handlowe etc. Powierzchnia wewnętrzna nowego *Centrum Sopotu* to 23,5 tys. m². Tak duża powierzchnia użytkowa wraz z taką ilością lokali usługowych sugeruje, że sopocki dworzec w oczach mieszkańców jest tak naprawdę galerią handlową z logiem *Polskich Kolei Państwowych*.



Rysunek 1

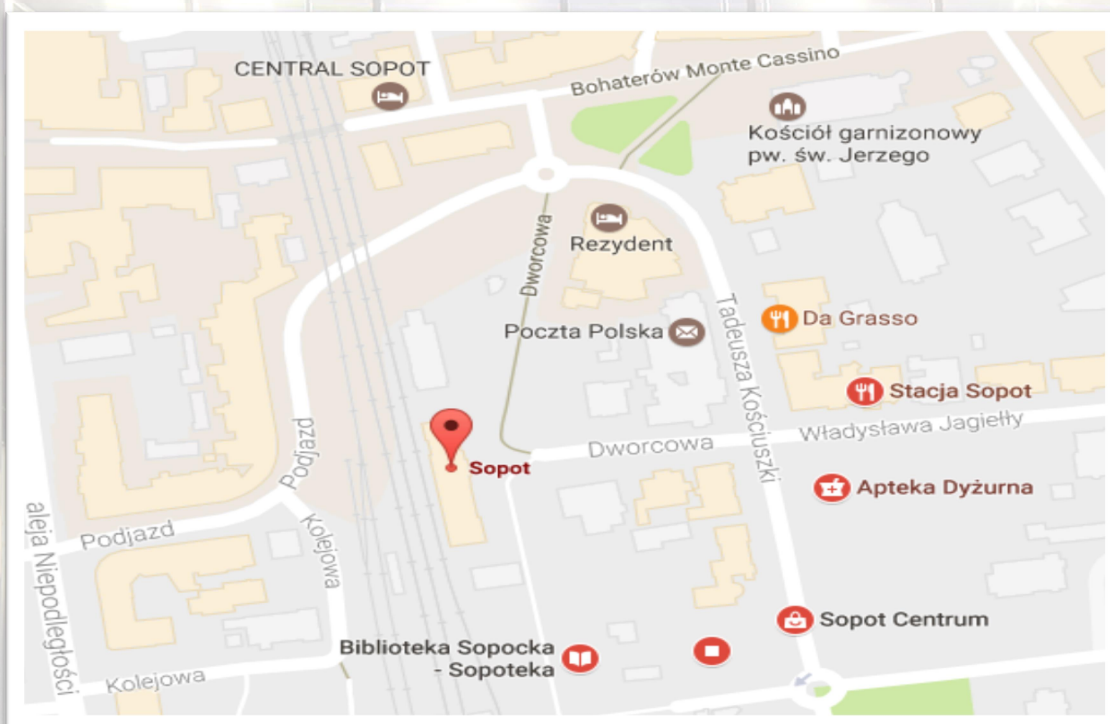
Plan poziomy -1 Sopot Centrum (źródło: www.nowecentrumspotu.pl)



Rysunek 2 Plan poziomy 0 Sopot Centrum (źródło: www.nowecentrumssopotu.pl)

Schemat dworca (który posiada jeszcze trzy dodatkowe poziomy zupełnie niezagospodarowane i oczekujące na zagospodarowanie) ukazuje tę smutną prawdę. Część zajmowana przez usługi *PKP* jest jedynie małym procentem powierzchni. Z drugiej strony *Centrum Sopot* oferuje bardzo dużą powierzchnię użytkową, która nie jest wykorzystywana. Jednakże zwiększająca się liczba sklepów i lokali usługowych jedynie potwierdzi opinie obywateli Sopotu, których konotacja dworca z galerią handlową się pogłębi.

Budynek dworca mieści się przy ulicy Dworcowej 7 w Sopocie. Stacja sąsiaduje z popularnym deptakiem wzdłuż ulicy Monte Cassino, tzw. *Monciak*, który oferuje szeroką gamę lokali gastronomicznych, który to wiedzie do miejscowych atrakcji turystycznych, takich jak: plaża, molo, latarnia morska czy *Grand Hotel*.



Rysunek 3 Lokalizacja dworca na mapie Sopotu (źródło: maps.google.com)

Wybór *Sopot Centrum* padł podczas grupowej konwersacji, w trakcie której każdy z nas miał przedstawić swoje propozycje. Kiedy jeden z nas wykoncypował pomysł sopockiego dworca, reszta grupy hucznie wyraziła swoją aprobatę powołując się na argument szerokiego pola do popisu do opisanie społeczno-kulturowych uwarunkowań tejże lokalizacji. Czterech spośród nas jest spoza Trójmiasta, zatem nasz wybór miał także podłoże osobiste; z własnych pobudek i zainteresowań podjęliśmy temat jakże ożywiony dzięki niedawnej renowacji dworca w Sopocie, która ma (jak wszystko na świecie) swoich zwolenników, jak i przeciwników.

Artur Zmudczyński

3. HISTORIA SOPOCKIEGO DWORCA

Po 2 latach od wkopania kamienia węgielnego pod nowe *Centrum Sopotu*, 18 grudnia 2015 roku *Centrum* zainaugurowało swoją działalność. Od wtedy bowiem wygląd dworca uległ diametralnej zmianie. Jak przedstawia poniższa fotografia, poprzednio dworzec nie prezentował się zachęcająco. Budził raczej przeciwne emocje.



Rysunek 4 Sopocki dworzec przed renowacją (źródło: www.trojmiasto.pl)



Rysunek 5 Nowe Centrum Sopotu (fot. Bartosz Makowski – www.makowski.co)

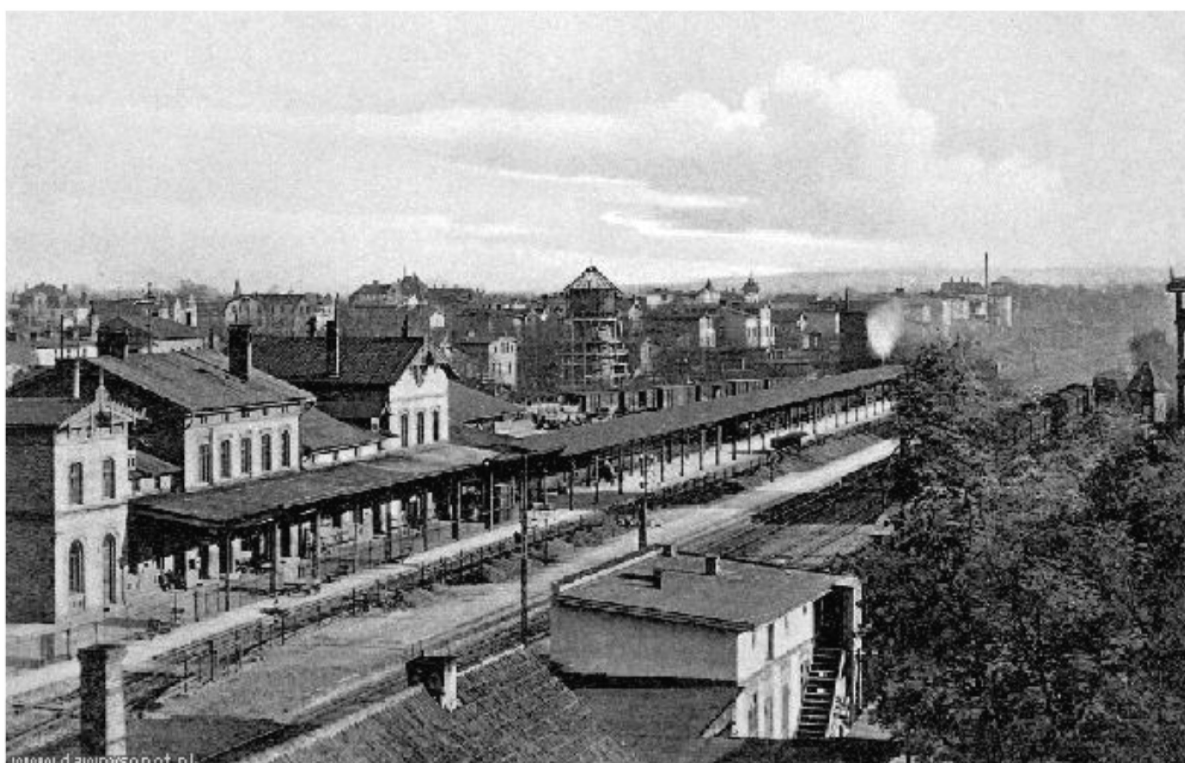
Stacja została otwarta w dniu 1 lipca 1870 roku. Kolej dotarła do Sopotu od strony Gdańska. 1 września 1870 roku także z drugiej strony – ze Słupska. Niezwłocznie na odcinku Gdańsk – Sopot położono drugi tor. Z tego okresu pochodziły pierwsze zabudowania dworca, których pozostałością są jedynie zachowane – pseudogotycki budynek dawnej bagażowni, pełniącej następnie funkcję ekspedycji kolejowej, oraz podpierające dach na peronie linii SKM żeliwne kolumny korynckie. Identyczne lub podobne dworce zbudowano na przykład w: Gdańsku Wrzeszczu, Gdańsku Oliwie, czy Gdyni Chyloni.



Rysunek 6 Budynek starego dworca z ok. 1900r. (fot. John Faltin)

W 1912 roku rozpoczęto pierwsze prace przy budowie wydzielonej pary torów dla ruchu miejskiego z Gdańska Głównego do Sopotu. Prace przerwał wybuch I wojny światowej. Kolejny projekt w tym zakresie, między innymi położenia drugiej pary torów, ale i budowy nowego dworca od strony Gdańska (na wysokości obecnego przystanku SKM Sopot Wyścigi) powstał w 1925 roku. Po II wojnie światowej, w 1950 podjęto decyzję

o kontynuowaniu prac nad wydzieleniem ruchu podmiejskiego. W 1952 późniejsza SKM dotarła z Gdańska do Sopotu, rok później przedłużono ją do Gdyni.



Rysunek 7

Stacja Kolejowa Sopot Główny w latach 30 XX w. (fot. Sekcja Historyczno-Eksploracyjna Towarzystwa Przyjaciół Sopotu)

W 1945 roku pierwszy budynek dworca uległ spaleni. Odbudowano go w roku 1947, który w części parterowej służył do wybudowania drugiego budynku dworca w latach 1970-1972.

PKP SOPOT

Artur Zmudczyński

4. PIERWSZE WRAŻENIA OKIEM STUDENTÓW



Rysunek 10 Nowe Centrum Sopotu, główne wejście (fot. Adrian Ogrodowski)



Rysunek 9 Wjazd do garażu podziemnego (fot. Adrian Ogrodowski)



Rysunek 8 Wejście od strony restauracji (fot. Adrian Ogrodowski)

Dworzec *Sopot Centrum* nie jest zbyt dobrze postrzegany przez studentów Uniwersytetu Gdańskiego. Mankamentem, który najczęściej wskazywano, jest przytłaczający kolor zewnętrznej elewacji budynku. Pytani uważają, że kolorystyka rdzy nie była zbyt dobrą

pomysłem w przypadku nowoczesnego obiektu i niestety sprawia, że przypomina on starą zdewastowaną budowlę, która została porzucona i nikt o nią nie dba. Ponadto bryła budowli jest zbyt nowoczesna, chociaż budynek prezentuje się okazale. Jedynie połączenie metalu oraz szkła to dobry i funkcjonalny pomysł. Pozwala bowiem na dotarcie dużej ilości światła do wnętrza, co sprawia, że nie jest ono zbyt ciemne. Mimo iż budynek prezentuje się okazale, po wejściu do środka nie jest już tak przyjemnie. Duża przestrzeń niewykorzystanego miejsca sprawia wrażenie, że projektant budynku nie miał pomysłu na jego funkcjonalne zagospodarowanie. Ponadto mała liczba sklepów przyczynia się do tego, że wewnątrz dworca sprawia wrażenie wręcz opustoszałego. Duże koszty projektu oraz budowy tego kompleksu niestety nie sprawiły, że stał on się bardziej zachwycający, lecz przeciwnie, stracił, co potwierdzają opinie badanych.



Rysunek 12 Wejście od strony restauracji
(fot. Adrian Ogrodowski)



Rysunek 11 Wejście od strony restauracji
(fot. Adrian Ogrodowski)



Rysunek 14 Część restauracyjna dworca
(fot. Adrian Ogrodowski)



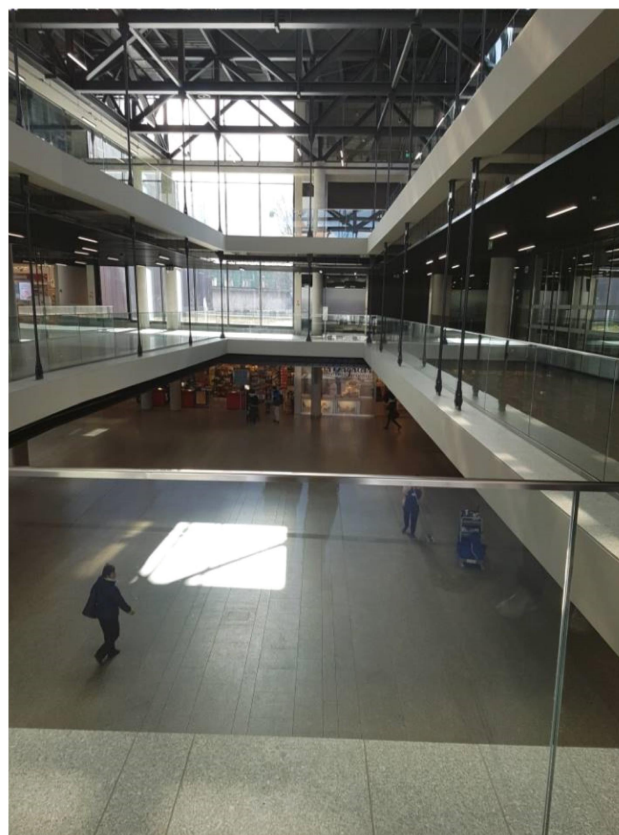
Rysunek 13 Sopot Centrum
(fot. Adrian Ogrodowski)

Adrian Ogrodowski

5. SPOŁECZNE SPOSTRZEŻENIA I OPINIE LUDNOŚCI



Rysunek 16 Zachodnie wejście dworca
(fot. Adrian Ogrodowski)



Rysunek 15 Wnętrze dworca z piętrem pierwszego
(fot. Adrian Ogrodowski)

Na dworcu codziennie przebywa tysiące ludzi różnej narodowości, rasy, płci oraz wieku. Społeczność ta jest różnorodna, co sprawia, że *Sopot Centrum* nabiera indywidualnego charakteru. Pytani o opinie, przypadkowo spotkani ludzie, jednogłośnie powiedzieli, że jest to brzydki budynek, który wygląda na zdewastowany i zaniedbany, a pomalowanie go na taki kolor było nieporozumieniem. Według pytaných ludzi jest to obiekt przytłaczający, depresyjny oraz nieprzyjazny. Wśród badanych były też jednak i takie osoby, które uważały dworzec *Sopot Centrum* za dzieło architektury. Niektórzy mieszkańcy Sopotu w swoich wypowiedziach mówili, że ten dworzec bardzo dobrze się prezentuje i stanowi wizytówkę miasta. Według nich powinno powstać więcej budynków, w takim stylu. Jak widać gusta są różne. Niektórzy uważają ten obiekt za wielką pomyłkę i błąd, natomiast inni za wizytówkę Sopotu. Oczywiście każdy ma prawo do własnej opinii i podobno o gustach się nie dyskutuje.

Można jednak przypuszczać, że powodem tak kontrowersyjnych opinii jest kontrowersyjny charakter samego budynku, a w szczególności dobór kolorystyki oraz niezbyt trafiona aranżacja przestrzeni. Poza tym budynki otaczające dworzec w centrum są zupełnie odmienne, można powiedzieć, że jest on „rodzynkiem” sopockiej architektury.

Wybrane pytania i odpowiedzi:

1. Kobieta lat 23 zamieszkała w Gdańsku:

Jak podoba się Pani dworzec *Sopot Centrum*?

- Jest bardzo ładny, jestem tu rzadko, obiekt mi się podoba, tylko jest tu za mało sklepów.

Co Pani czuje wchodząc do tego budynku?

- Pustkę oraz przytłaczający charakter tego miejsca.

Jak często Pani tu bywa?

- Średnio... tak, co dwa dni.

Co Pani by zmieniła na dworcu?

- Zmieniłabym kolor, bo jest okropny i przypomina budyń czekoladowy, którego nienawidzę.

Jaka jest Pani ocena tego obiektu w skali od 1 do 5 ?

- Spokojnie dałabym 4.

2. Kobieta lat 45 zamieszkała w Gdyni:

Jak podoba się Pani dworzec *Sopot Centrum*?

- Wie Pan co ... ten dworzec jest po prostu brzydki, a jego kolor okropny i nie do przyjęcia.

Jakie odczucia towarzyszą Pani podczas pobytu na dworcu?

- Czuję się źle, kiedy muszę tu przyjeżdżać SKM. Nie kojarzy mi się zbyt dobrze to miejsce.

Jak często Pani tu bywa?

- Niestety, muszę tutaj bywać codziennie, czego szczerze nie lubię.

Co zmieniłaby Pani na tym dworcu?

- Wprowadziłabym więcej zieleni, bo brakuje jej tu i oczywiście ten kolor ... tak jak mówiłam, jest okropny.

Jak podoba się Pani dworzec w skali od 1 do 5 ?

- Mogłabym dać nawet 1 punkt.

3. Mężczyzna lat 22 zamieszkały w Gdańsku, student Uniwersytetu Gdańskiego:

Jak podoba Ci się ten dworzec?

- Jest całkiem spoko.

Co czujesz, jak wchodzisz na dworzec?

- Nie wiem, jestem studentem, przyjeżdżam tu tylko na zajęcia.

Jak często tu przyjeżdżasz?

- No... codziennie chyba, że nie idę na zajęcia.

Co byś zmienił na tym dworcu?

- Nic, dla mnie jest spoko.

Jaką byś dał ocenę temu obiektowi w skali od 1 do 5?

- Myślę, że 4.

4. Mężczyzna lat 60 zamieszkały w Sopocie:

Co sądzi Pan o dworcu Sopot Centrum?

- Dworzec jest bardzo ładny. Za moich czasów, takich miejsc nie było, bardzo mi podoba się.

Jakie emocje towarzyszą Panu, gdy przebywa Pan tym dworcu?

- To bardzo przyjemne emocje.

Jak często Pan przychodzi na dworzec?

- Różnie, ale zazwyczaj jadę kolejką, jak muszę coś załatwić w Gdańsku.

Co zmieniłby Pan na tym dworcu?

- Nie wiem. Raczej nic bym tu nie zmieniał.

Jak by Pan ocenił ten obiekt w skali od 1 do 5?

- Nie wiem może na 4.

5. Mężczyzna lat 20 okresowo zamieszkały w Gdańsku, student Uniwersytetu Gdańskiego:

Co sądzisz o dworcu *Sopot Centrum*?

- Jest w porządku.

Jakieś odczucia towarzyszą Ci, gdy tu przebywasz?

- Sam nie wiem – i pozytywne , i negatywne.

Jak często bywasz na tym dworcu?

- Bardzo rzadko, praktycznie jestem tu pierwszy raz.

Co byś zmienił w tym budynku?

- Na pewno kolorystykę!

Jak oceniasz ten obiekt w skalo od 1 do 5?

- Tak na 4, może na 4+.

Podsumowanie wyników ankiety:

Powyżej przytoczone zostały pytania oraz odpowiedzi najciekawsze, jak i powtarzające się wśród 30 ankietowanych. Osoby ankietowane zostały dobrane losowo, byli to przypadkowo spotkani ludzie na dworcu. Próba badawcza nie była celowa.

Z przeprowadzanego badania wynika że:

- osoby w wieku od 0-16 lat, w 58% stwierdzały, iż podoba im się *dworzec Sopot Centrum*, 22%, iż nie ma to dla nich znaczenia, jak wygląda ten obiekt, zaś 20% było negatywnie nastawionych do obecnego stanu dworca; pragnęli oni zmienić przede wszystkim kolorystykę budynku, około 40% ankietowanych uważało, że wnętrze dworca jest puste oraz brakuje mu „czegoś w środku”, pozostałe osoby nie zwracała na ten fakt uwagi, średnia ocena dworca w tej grupie wiekowej wypadła na 3.5 w pięciostopniowej skali;
- osoby w wieku od 17-33 lata, 24%, stwierdza, iż *dworzec Sopot Centrum* im się podoba, dla 10% nie ma znaczenia, jak wygląda, zaś 66%, co stanowi większość tej grupy wiekowej, było negatywnie nastawionych do obecnego stanu obiektu, proponowali oni zmiany zarówno jego kolorystyki jak i wnętrza, pozostałe osobnie nie miały zdania na ten temat, wszystkie opinie skutkowały ostateczną średnią ocenę na poziomie 3 w pięciostopniowej skali;
- osobom w wieku 34-50 lat w 30%, podoba się *dworzec Sopot Centrum*, 50% stwierdzało, iż nie ma dla nich znaczenia, jak obiekt wygląda, 20% badanych było negatywnie nastawionych do obecnego stanu dworca, około 47% spośród tej grupy ankietowanych pragnęło zmienić przede wszystkim kolor budynku, podobnie jak

w pierwszej grupie wiekowej, jednakże mimo takich wyników dworzec osiągnął średnią ocenę 4 w pięciostopniowej skali;

- ostatnia grupa ankietowanych to osoby powyżej 51 lat, w tej grupie 15% stwierdziło, że podoba im się dworzec, 28% było obojętne wobec stanu budynku, pozostałe 57% uznało ten obiekt za „pomyłkę”, średnia ocena w tej grupie pozycjonuje się na poziomie 2 w pięciostopniowej skali, można zatem stwierdzić, że osoby starsze przywiązują większą wagę do estetyki otoczenia i są bardziej krytyczne. Tymczasem młodsze osoby, mniej się interesują tym problemem.

Adrian Ogrodowski

6. FUNKCJE NOWEGO KOMPLEKSU



Rysunek 17

Plakat reklamujący nowy kompleks dworcowy (fot. Artur Sarnowski)

Mając na uwadze fakt, iż dworzec jest dobrem publicznym oraz elementem wspólnej przestrzeni względem ludności lokalnej i przejezdnej, należy zwrócić uwagę na to, że z normatywnego punktu widzenia powinien on posiadać takie relatywne cechy, jakimi charakteryzuje się przestrzeń publiczna. Taki obszar, w zależności od popytu oraz warunków wynikających z otoczenia, z reguły, nadaje się m.in. do: rekreacji, wypoczynku, oczekiwania, zakupów, czy organizowania wydarzeń okolicznościowych, niekiedy może też mieć przeznaczenie dydaktyczne, służyć popularyzowaniu nauki, aczkolwiek obiekt naszych rozważań przede wszystkim skupia w sobie właściwości istotne dla osób podróżujących i pragnących w biegu zrobić zakupy lub się posilić.

FUNKCJE KOMPLEKSU					
FUNKCJA	UŻYTKOWNICY	LOKALIZACJA	CEL / PRZEZNACZENIE	OPINIA / OCENA	
				+	-
Węzeł przesiadkowy	Podróżni	Dworzec PKP	Informacja Poczekalnia Kasy biletowe Przechowalnia bagażów	Realizacja pierwotnych założeń Spełnianie funkcji dworca	Mała powierzchnia użytkowa w stosunku do rozmiarów kompleksu
Reprezentacyjna	Wszyscy użytkownicy	Cały kompleks	Prestiż miasta - wizytówka Przyciąganie uwagi Miejsce spotkań - wzrost atrakcyjności okolicy	Kompleks ma lepszą opinię odnośnie jego formy i funkcjonalności niż poprzedni budynek dworca	Duże zastrzeżenia odnośnie maksymalizacji użyteczności i dostosowania formy kompleksu w odniesieniu do alternatywnych koncepcji
Handlowa	Kupujący	Punkty handlowe i usługowe	Źródło dochodu Źródło zaspokajania potrzeb użytkowników Wartość dodana inwestycji	Spełnianie funkcji wg pierwotnych założeń	Potencjał nie jest w pełni maksymalizowany
Rekreacyjno-wypoczynkowa	Miejscowi Mieszkańcy Turyści Przejezdni	Bary i restauracje Hotel Siłownia	Wykonywanie usług społecznych Efekt synergii	Zwiększa atrakcyjność i użyteczność kompleksu Stanowi innowację	Relatywnie niski poziom zainteresowania

Rysunek 18 Funkcje kompleksu Sopot Centrum (opracowanie własne, Artur Sarnowski)

To istotne, aby w kontekście tego opracowania określić, które funkcje i z jaką efektywnością, intensywnością szczególnie realizuje ów lokalizacja, a jakie czynniki utrudniają lub uniemożliwiają takie procesy.

Przytoczone powyżej systemowe ujęcie przyjętych założeń do rzeczywistej, realnej jakości realizowanych potrzeb, wynikających z przywołanych uwarunkowań, może mieć pilotujące znaczenie przy kreowaniu i wyrabianiu indywidualnej, przemyślanej opinii odnośnie problematyki nowego sopockiego dworca, jako ważnego punktu transportowego. Wynika to ze starań maksymalizacji obiektywizmu przedstawionych tutaj argumentów.

Niestety, takie podejście (przy uwzględnieniu wymagań formalnych tej pracy) wymusza spojrzenie na sytuację w ramach modelu zamkniętego oraz postawianie pewnych zmiennych ponad innymi, co ogranicza skuteczność rozważań. Dlatego też komplementarnym uzupełnieniem merytorycznego przesłania, o którym mowa, są wcześniej opisane behawioralne odczucia pewnej badanej próby.

Estetyczne otoczenie jest czynnikiem stymulującym zmysły ludzi w nim przebywających, a także oddziałującym pozytywnie na ich samopoczucie, lecz rolą przestrzeni publicznych jest nie tylko tworzenie atrakcyjnego wizualnie, czy też funkcjonalnie otoczenia dla zabudowy miejskiej, ale również, co za tym idzie, wykreowanie atrakcyjnego i inspirującego klimatu.



Rysunek 19 Budynek dawnej bagażowni, przekształcony w restaurację (fot. Artur Sarnowski)

Współczesne przestrzenie mogą mieć jednocześnie różnorodny charakter lub mogą się przenikać, tworząc obszary o różnych funkcjach i różnym stopniu oddziaływania na człowieka. Zaskakują użytkowników wyrazistością rozwiązań formalnych oraz funkcjonalnych, wymuszają interakcje, stają się tłem i kojącym zmysły otoczeniem. Ludzie lgną do tego rodzaju przestrzeni, ponieważ mają świadomość, że obcowanie z nimi daje im

każdorazowo całą gamę przeżyć i odczuć. Przestrzeń przestaje być niema – zaczyna sobą coś wyrażać, zaczyna być zdefiniowana i zachęca użytkowników ją ludzi do dialogu i odkrywania wielości możliwych sposobów na jej wykorzystanie. Powstające współcześnie przestrzenie publiczne przestają być jedynie dopełnieniem, zaczynają mówić własnym wyrazistym językiem, wchodzą w silne relacje z otaczającą je architekturą i zastanym krajobrazem, reinterpreterując istniejące kody. Zaskakują, celowo bywają wręcz agresywne lub chłodne, stonowane i surowe, często zawierają jakieś przesłanie o charakterze uniwersalnym.

Motywy coraz częściej i wyraźniej podkreślanym w projektach współczesnych przestrzeni publicznych jest kwestia promowania zdrowego i aktywnego trybu życia, szczególnie w miastach. W dzisiejszych czasach zapotrzebowanie na przestrzenie i tereny dostosowane do różnego typu aktywności jest ogromne, ponieważ ludzie coraz częściej podróżują i korzystają z komunikacji publicznej.

To, co wyróżnia sopocki dworzec, to nowe spojrzenie na to, jakie funkcje mogą spełniać węzły komunikacyjne. W nowym kompleksie oprócz kas i poczekalni, znajduje się również siłownia, kawiarnie, restauracje, sklepy, bank, biblioteka publiczna. Zróżnicowanie przestrzeni publicznej stanowi urozmaicenie tego miejsca. Niestety efektywność wykorzystania ów przestrzeni nie jest w pełni maksymalizowana, co zostało opisane w poprzednich punktach pracy. Problem stanowi również brak uniwersalizacji przestrzeni w taki sposób, aby służyła ona równie dobrze ludziom w różnym wieku i o różnych potrzebach.

Wyrazisty pomysł na całokształt projektowanego obszaru przestrzeni publicznej jest kluczem do stworzenia atrakcyjnych i kreatywnych koncepcji – istotne są kolor, kształt i forma proponowanych rozwiązań. Lokalizacja ma duży potencjał, który wydaje się nie być jeszcze w pełni zagospodarowany. Dlatego wzrost użyteczności tego miejsca prawdopodobnie znajdzie odzwierciedlenie dopiero w przyszłości i po wdrożeniu bardziej innowacyjnych rozwiązań podnoszących jego atrakcyjność.

Jakość otoczenia ma ogromną wagę. Estetyczna i odpowiednio zaprojektowana oraz zadbane przestrzeń wpływa pozytywnie na samopoczucie korzystających z niej ludzi.

Wpływa również zasadniczo na stopień utożsamiania się mieszkańców z miejscem, w którym żyją, przy czym im większy jest stopień akceptacji własnego otoczenia i im więcej ma ono do zaoferowania, tym bardziej słabną tendencje do niszczenia go i wandalizmu. Naturalnie, zmiana takiego stanu nie następuje z dnia na dzień. Można założyć, że procesy tego rodzaju mają charakter stopniowy.

Ciekawie zaaranżowana przestrzeń publiczna zachęca do przebywania w niej i obcowania z nią. Prowokuje ona różnego rodzaju interakcje międzyludzkie, zachęca do przebywania w otoczeniu innych ludzi, niweluje dystans i wrogość, stymuluje intelektualnie, bawi, uspokaja lub prowokuje do działania. Pozwala rozbudzić zmysły, jest miejscem towarzyskich spotkań i spacerów, jest drogą do pracy, miejscem na odpoczynek w czasie lunchu. Warto, aby w przypadku dworca spełnianie takich funkcji było codziennością. Bez wątpienia warto wykorzystać potencjalną siłę jego oddziaływania, myśląc o zrównoważonym rozwoju miasta.

Artur Sarnowski

7. ALTERNATYWNE PROJEKTY DWORCA



Rysunek 21 Zagospodarowanie terenów przydworcowych w Sopocie (źródło: BBS Design)



Rysunek 20 Dworzec PKP Sopot (źródło: SUD Architectes Polska)

Po kilku latach prac planowo-budowlanych poczynwszy od projektu poprzez budowę Dworzec *Sopot Centrum* powstałym w grudniu 2015r. rozpoczął swoją działalność użytkową służącą polepszeniu komunikacji jak i wizerunku Sopotu. Sam budynek zdecydowanie odbiega od standardów typowych dla zabudowy ziemi sopockiej. Pomimo swojego jakże nowatorskiego wyglądu, nie równomiernie ułożonych okien i kwadratowego kształtu budynek ma wielu zwolenników jak i przeciwników. Wygląd tego miejsca mógł być zupełnie inny, gdyż wstępne projekty zakładały całkowicie odmienne zarys zabudowy i zagospodarowania tego terenu.

Wstępne plany miały ustalać, iż kompleks budynków o funkcjach komercyjno-handlowo-usługowych miał mieć powierzchnię ok. 17 tys. m². (czyli mniejszą o 6,5 tys. m² niż jest to obecnie), funkcją dworca ok. 300-500 m². W tym projekcie zostało także uwzględnione miejsce na hotel 2-u lub 3 gwiazdkowy, którego powierzchnia miałaby osiągać ok. 5,7 tys. m². Lokalizacja hotelu zdecydowanie przyciągnęłaby dużą liczbę turystów do pobytu. Pomimo mniejszej powierzchni użytkowej wstępny projekt zakładał dwupoziomowy parking podziemny na 338 miejsc. Większy parking z pewnością ułatwiłby życie turystów posiadających samochody, szczególnie w okresie letnim. Wstępny projekt uwzględniał całkowicie inny styl architektoniczny, mimo wszystko chciano w jakimś stopniu uzyskać równowagę między nowatorskimi elementami, a standardową dla ziemi sopockiej zabudowy budynków z dachami dwuspadowymi. Wydaje się że byłby to zdecydowanie lepszy pomysł, niż dzisiejsza mimo wszystko kwadratowa konstrukcja budynku z rdzewiejącą kolorystyką. Inwestycja zakładała podziemny tunel od ulicy Dworcowej prowadzący do podziemnego parkingu dworca *Sopot Centrum*, jednak i te plany nie zostały zrealizowane. Tunel ten miał na celu ułatwienie samochodom dostępu do parkingu. Drugi wjazd zdecydowanie pomógłby, jeśli chodzi o płynność ruchu i odciążył główny wjazd do parkingu, który w godzinach szczytu może ulec zakorkowaniu. Jednym z ważniejszych podpunktów w danym projekcie było uwzględnienie rewitalizacji oraz stworzenie nowych terenów zieleni. Pomysłodawca postawił spory nacisk na właśnie tą sferę projektu, ponieważ chciano by ludzie przebywający w tym miejscu czuli się miło i swobodnie. Niestety mimo ambitnych planów i prób stworzenie choć w najmniejszym stopniu przyjaznego środowiska miejsca zrezygnowano z ronda od ul. Dworcowej utworzonego z trawy i roślin. Postawiono natomiast

na zwykłą kostkę brukową. Dworzec właśnie w sezonie wiosenno-letnim, gdzie roślinność budzi się do życia zdecydowanie nadałby kolorów temu i tak już szaremu miejscu.

Dworzec *Sopot Centrum* to miejsce, do którego turyści podróżujący komunikacją miejską trafią najpierw. To właśnie on będzie rzutować na pierwsze wrażenie przybywających gości. Także mieszkańcy miasta powinni czuć się dobrze i z chęcią odwiedzać to miejsce. Mimo ponad roku od zakończenia robót budowlanych wiele wstępnych projektów nie doszło do skutku. Czy dzisiejszy wygląd i funkcjonalność dworca w pełni zadawała osoby korzystające z jego funkcji? Czy można było zastosować inne alternatywne rozwiązania? Te pytania pozostawię do oceny.



SOPOTEKA

PKP SOPOT

Jakub Wolski

8. PODSUMOWANIE

Podczas naszej przygody z *Sopotem Centrum* udało nam się zebrać wiele zarówno cennych, interesujących jak i ważnych informacji.

Początkowo będąc pod wpływem dominujących negatywnych komentarzy studentów, byliśmy sceptycznie nastawieni do projektu. Powoli zagłębialiśmy się jednak w historię. Staraliśmy się również zdywersyfikować posiadane opinie o tym miejscu. Teraz jesteśmy świadomi czym ono jest i co znaczy dla jego użytkowników.

Począwszy od 1890 roku dworzec pełnił funkcję czysto transportową. Przetrwał również w różnym stopniu ponad 100 lat. Zmieniło się to jednak w roku 2015, gdy uległ on całkowitej przebudowie.

Obecnie kompleks posiada również funkcję handlową. Właśnie to obok niepełnego wykorzystania przestrzeni jest głównym zarzutem wobec dworca. Mówi się nawet, że jest galerią handlową pod logiem *Polskich Kolei Państwowych*. Dla niektórych jednak nie są to mankamenty, lecz zalety. Zwłaszcza dla turystów korzystających z niego podczas sezonu letniego.

Przytoczyć przy tym należy wynik przeprowadzonej przez nas ankiety, w której 58% biorących w niej udział podobał się obecny wygląd budynku. Pomimo podzielonych zdań na jego temat, zdaje się, że zasługuje on na miano wizytówki Sopotu.

Jest dobrem publicznym, które powinien posiadać cechy sprawiające, że nadaje się do: rekreacji, wypoczynku, oczekiwania, zakupów, czy organizowania wydarzeń okolicznościowych. Po dogłębnej analizie doszliśmy do wniosku, że w znacznej mierze spełnia ten warunek. Zrozumieliśmy, że każde miejsce posiada swoisty klimat, który należy poznać.

W pracy staraliśmy się opowiedzieć o faktach, naszych przemyśleniach, wyciągnąć wnioski. Zawsze jednak pozostanie odrobina niedopowiedzenia, pytań, ale czy wszystko należy poddawać zimnej analizie. Rozkładanie całości na czynniki pierwsze nie zawsze jest w stanie wyjaśnić w pełni zjawisko, charakter danego miejsca. Jednak trzeba przyznać, że ten sposób działania był ciekawym doświadczeniem dla nas wszystkich. Mamy nadzieję, że lektura naszego projektu wzbogaci naszych czytelników tak jak nas.

Adrian Wasielewski

9. SPIS RYSUNKÓW

Rysunek 1	Plan poziomu -1 <i>Sopot Centrum</i> (źródło: www.nowecentrumssopotu.pl)	5
Rysunek 2	Plan poziomu 0 <i>Sopot Centrum</i> (źródło: www.nowecentrumssopotu.pl)	6
Rysunek 3	Lokalizacja dworca na mapie Sopotu (źródło: maps.google.com)	6
Rysunek 4	Sopocki dworzec przed renowacją (źródło: www.trojmiasto.pl)	8
Rysunek 5	<i>Nowe Centrum Sopotu</i> (fot. Bartosz Makowski – www.makowski.co)	8
Rysunek 6	Budynek starego dworca z ok. 1900r. (fot. John Faltin)	9
Rysunek 7	Stacja Kolejowa Sopot Główny w latach 30 XX w. (fot. Sekcja Historyczno- Eksploracyjna Towarzystwa Przyjaciół Sopotu)	10
Rysunek 8	Wejście od strony restauracji (fot. Adrian Ogródowski)	11
Rysunek 9	Wjazd do garażu podziemnego (fot. Adrian Ogródowski)	11
Rysunek 10	<i>Nowe Centrum Sopotu</i> , główne wejście (fot. Adrian Ogródowski)	11
Rysunek 11	Wejście od strony restauracji (fot. Adrian Ogródowski)	12
Rysunek 12	Wejście od strony restauracji (fot. Adrian Ogródowski)	12
Rysunek 13	<i>Sopot Centrum</i> (fot. Adrian Ogródowski)	12
Rysunek 14	Część restauracyjna dworca (fot. Adrian Ogródowski)	12
Rysunek 15	Wnętrze dworca z piętra pierwszego (fot. Adrian Ogródowski)	13
Rysunek 16	Zachodnie wejście dworca (fot. Adrian Ogródowski)	13
Rysunek 18	Plakat reklamujący nowy kompleks dworcowy (fot. Artur Sarnowski)	18
Rysunek 19	Funkcje kompleksu <i>Sopot Centrum</i> (opracowanie własne, Artur Sarnowski)	19
Rysunek 20	Budynek dawnej bagażowni, przekształcony w restaurację (fot. Artur Sarnowski)	20
Rysunek 21	Dworzec PKP Sopot (źródło: <i>SUD Architectes Polska</i>)	23
Rysunek 22	Zagospodarowanie terenów przydworcowych w Sopocie (źródło: <i>BBS Design</i>)	23

10. TREŚCI ŹRÓDŁOWE

LITERATURA PRZEDMIOTU

1. Burnewicz J., *Spójny i innowacyjny system transportowy pomorza*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
2. Grzelec K., *Funkcjonowanie transportu miejskiego w warunkach konkurencji regulowanej*, Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2011.
3. Koźlak A., *Zrównoważony rozwój transportu w aglomeracjach miejskich*. Prace Naukowe Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, nr 152, Wrocław 2011.
4. Rudnicki A., *Jakość komunikacji miejskiej*. Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji, Kraków 1999.
5. Wesołowski J., *Miasto w ruchu. Dobre praktyki w organizowaniu transportu miejskiego*. Instytut Spraw Obywatelskich, Łódź 2008.
6. Wolek M., *Kolej Metropolitalna: krok w kierunku integracji Pomorza*. „Pomerania”, 2008, nr 3 (407).
7. Wyszomirski O., *Funkcjonowanie rynku komunikacji miejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 1998.
8. Wyszomirski O., *Gospodarowanie w komunikacji miejskiej*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2002.
9. Wyszomirski O., *Transport miejski. Ekonomika i organizacja*. Wydawnictwo Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.

SERWISY INTERNETOWE

1. <http://www.dawnysopot.pl/index.php?content=przewodnikopis&obiekt=dworzeczkolejowy>.
2. <http://www.nowecentrumssopotu.pl/sklepy>.
3. [http://pl.wikipedia.org/wiki/Sopot_\(stacja_kolejowa\)](http://pl.wikipedia.org/wiki/Sopot_(stacja_kolejowa)).

4. <http://www.dziennikbaltycki.pl/artukul/9208306,dworzec-w-sopocie-otwarty-dla-podroznych-zdjecia-wideo,id,t.html>.
5. <http://trojmiasto.tv/Nowy-dworzec-w-Sopocie-od-srodka-13541.html>.
6. <http://bip.sopot.pl/Article/get/id,17111.html>.
7. http://www.inves.pl/investsopot/pliki/1_Sopot.pdf.
8. <http://www.sudarchitectes.pl/projekty-projects/dworzec-kolejowy-pkp-pkp-train-station-2/>.

POZOSTAŁE

1. *Historia kolei w Polsce*, opracowanie zbiorowe, wyd. Fenix, 2014.
2. *Plan zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego dla miasta Gdańska na lata 2014-2030*, Gdańsk 2014.
3. *Problemy transportu i logistyki: Infrastruktura transportu dla rozwoju regionów z perspektywy dziesięciolecia członkostwa w Unii Europejskiej*, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin 2014, zeszyty naukowe nr. 843.
4. *Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych Obszaru Metropolitalnego Gdańsk – Gdynia – Sopot do roku 2020*, Gdańsk 2014-2015.

SOPOTEKA

PKP SOPOT