

<http://dx.doi.org/10.18778/1733-3180.18.03>

AGNIESZKA ROCHMIŃSKA

Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej
Wydział Nauk Geograficznych
Uniwersytet Łódzki

JURIJ A. ROCZNIAK

Katedra Projektowania Architektonicznego
Instytut Architektury
Narodowy Uniwersytet „Politechnika Lwowska”

2

ZMIANY FUNKCJONALNE DWORCÓW KOLEJOWYCH W POLSCE I NA UKRAINIE

FUNCTIONAL CHANGES IN RAILWAY STATIONS IN POLAND AND UKRAINE

Artykuł wpłynął do redakcji 29.11.2016; po recenzjach zaakceptowany 13.12.2016.

Rochmińska A., Rocznik J.A., 2016, *Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych w Polsce i na Ukrainie*, [w:] Masierek E. (red.), *Uwarunkowania polityki mieszkaniowej w Polsce i na Ukrainie. The determinants of housing policy in Poland and Ukraine*, „Space – Society – Economy”, 18, Institute of the Built Environment and Spatial Policy, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, s. 23–47.

Dr hab. Agnieszka Rochmińska, prof. UŁ, Instytut Zagospodarowania Środowiska i Polityki Przestrzennej, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki, ul. Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź; e-mail. agaroch@gmail.com

PhD, docent Jurij A. Rocznik, Katedra Projektowania Architektonicznego, Instytut Architektury, Narodowy Uniwersytet „Politechnika Lwowska”, ul. S. Bandery 12, 73013 Lwów, Ukraina; e-mail: rotchniak.youri@gmail.com

Zarys treści

W Polsce i na Ukrainie terenami kolejowymi zarządzają przedsiębiorstwa państwowe. Obydwa kraje borykają się z problemem dekapitalizacji majątku kolejowego, szczególnie przy nieczynnych liniach. Celem artykułu jest

przedstawienie sytuacji dworców kolejowych w małych i średniej wielkości miastach w Polsce i na Ukrainie ze szczególnym zwróceniem uwagi na zmiany w ich zagospodarowaniu i związanymi z tym zmianami funkcjonalnymi. Dworce te stanowią majątek, który ze względu na rozwój kolejnictwa i transportu drogowego tracą w niektórych miejscowościach swoje znaczenie i użyteczność. W obydwu krajach znajdują się obiekty nieodpowiednio zagospodarowane, ulegające niszczeniu i popadające w ruinę. Jedyne zmiany ich przeznaczenia może uchronić budynki przed ostatecznym zniszczeniem. Specyfiką przekształceń na Ukrainie jest adaptowanie małych i średniej wielkości budynków dworcowych na cele mieszkaniowe. W Polsce funkcje mieszkaniowe pojawiają się przy nieczynnych liniach kolejowych (przepisy prawne ograniczają tego typu przekształcenia).

Słowa kluczowe

Dworzec kolejowy, funkcja mieszkaniowa, zmiany funkcjonalne, Ukraina, Polska.

2.1. WPROWADZENIE

Dworce kolejowe stanowią ważny element struktury funkcjonalno-przestrzennej miejscowości, są też ich „wizytówkami” z którymi spotykają się podróżni wyrabiając sobie dzięki nim pierwsze opinie na temat danego obszaru. Ważne jest więc, aby ich wygląd i zagospodarowanie spełniały oczekiwania podróżnych, jak również mieszkańców tych terenów.

W Polsce i na Ukrainie terenami kolejowymi zarządzają przedsiębiorstwa państwowe (w Polsce jest to PKP S.A., na Ukrainie – Ukrzaliznyca). Obydwa kraje borykają się z problemem dekapitalizacji majątku kolejowego, szczególnie przy nieczynnych liniach. W Polsce dzięki zmianom prawnym oraz możliwości pozyskiwania środków unijnych dochodzi w szerszym zakresie do przeprowadzania remontów i modernizacji wielu obiektów. Na kreowanie lepszego wizerunku dworców kolejowych w Polsce wpływ ma również coraz ściślejsza współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego, które biorą udział w zmianach w zagospodarowaniu obiektów kolejowych lub przejmują te obiekty zmieniając ich wygląd i przeznaczenie.

Celem artykułu jest przedstawienie sytuacji dworców kolejowych w Polsce i na Ukrainie ze szczególnym zwróceniem uwagi na zmiany w ich zagospodarowaniu i związanymi z tym zmianami funkcjonalnymi. Wymiana doświadczeń w tym zakresie może wpłynąć na lepsze zrozumienie problemów i znalezienie lepszych rozwiązań i pomysłów na zagospodarowanie często opuszczonych budynków dworcowych, aby tym samym nie dopuścić do zniknięcia z otoczenia często bardzo cennych pod względem architektonicznym i historycznym budynków.

W pracach G.E. Gołubiewa, G.M. Angelinina, A.F. Modorowa (1967), W.M. Batoryjewa (1988) zwrócono uwagę na główne zasady projektowania dworców kolejowych, w pracy I.W. Drowal (2013) podniesiono kwestię podstaw urbanistycznego rozwoju dworcowych kompleksów kolejowych. W pewnym stopniu, o mieszkaniach dla kolejarzy jest mowa w pracach o Lwowskiej kolei (Hrankin i in. 1996); o kształtowaniu architektury małych dworców kolejowych, a w szczególności o ich cechach kompozycyjno-stylistycznych w Galicji i Bukowinie, pisze m.in. J.A. Rocznik (2014ab, 2015abc), kwestiom rekonstrukcji i historycznym znaczeniu dworców wiele uwagi poświęca m.in. O.J. Czoban (2013). Istnieje wiele artykułów naukowych w dziedzinie architektury i mieszkalnictwa, zwłaszcza dotyczących mieszkań „tradycyjnych”. W ostatnich latach pojawiają się na Ukrainie szczegółowe badania, które wskazują możliwości zastosowania nietypowych sposobów projektowania budynków mieszkalnych (Sołowij 2011; Hnat 2013; Hneś 2013), natomiast nie ma odrębnych prac na temat wykorzystania dworców na cele mieszkaniowe.

W Polsce wiele informacji na temat przekształceń na kolei, w tym budynków dworcowych można znaleźć na oficjalnej stronie PKP S.A. oraz w tzw. *Białych księgach* (2009, 2013) przygotowywanych przez Forum Kolejowe Railway Business Forum. Rozwojem sieci kolejowej w Polsce zajmuje się m.in. Z. Taylor (2007). Budynom dworcowym i ich przekształceniom w literaturze przedmiotu nadal poświęca się zbyt mało uwagi. Tematyka związana z dworcami kolejowymi związana jest z restrukturyzacją zasobów nieruchomości dworcowych (Banaszek 2012), rewitalizacją terenów po/kolejowych (Załoski 2009, 2014).

2.2. PRZEKSZTAŁCENIA OBIEKTÓW DWORCOWYCH W POLSCE

2.2.1. Zmiany w liczbie i w sposobie zarządzania dworcami kolejowymi

W początkowej fazie rozwoju kolei w Polsce, budynek dla podróżnych był określany mianem dwór, dwór kolejowy, zajazd, gościniec lub przystań, co wówczas podkreślało wysoką rangę obiektu. W 1847 roku specjalnym dekretem władz kolejowych wspomniany budynek wraz z otaczającą go infrastrukturą zaczęto nazywać dworcem, a w małych miejscowościach stacją (Demel 1954 za: Poliński 2016).

Do 2008 roku w przepisach prawa polskiego nie występowała definicja dworca kolejowego, a jedynie w rozporządzeniu MTiGM z dnia 10.09.1998 r. w *sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie*¹, pojawia się pojęcie budynku dworcowego lub przystanku osobowego.

¹ *Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie*, Dz.U., 1998, nr 151, poz. 987, ze zm.

Definicję dworca wprowadzono w Ustawie z dnia 24.10.2008 r. *o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*² oraz ustawy *o transporcie kolejowym*³. Dworzec kolejowy to usytuowany na obszarze kolejowym obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych do obsługi podróży lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów (art. 4, ust. 8a)⁴.

W latach 2003⁵–2012 w strukturze spółki PKP S.A.⁶ działał wydzielony podmiot Oddział Dworce Kolejowe, który przejął pieczę nad 83 największymi obiektami dworcowymi w Polsce (początkowo były to 72 obiekty), skategoryzowanymi według stopnia odprawy w czterech kategoriach: A (15), B (21), C (35) i D (2) (*Biała księga 2013... 2013*). Z końcem 2012 roku Oddział Dworce Kolejowe wcielono do Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami w ramach spółki PKP S.A. W 2015 roku PKP biorąc pod uwagę typ ruchu kolejowego związanego z przewozami pasażerskimi, liczbę zatrzymań pociągów, liczbę przewoźników korzystających z dworca, lokalizację dworca, wprowadziły nową kategoryzację obiektów wyróżniając tym samym dworce premium (16), wojewódzkie (15), aglomeracyjne (105), regionalne (95), lokalne (336) i turystyczne (15) (tab. 1).

W zakresie dworców kolejowych Pion Nieruchomości PKP S.A. zajmuje się m.in.: sprzedażą nieczynnych dworców kolejowych, ich komercjalizacją (najem/dzierżawa lokali na dworcach kolejowych), inwestycjami, w tym realizacją

² *Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*, Dz.U., 2000, nr 84, poz. 948, ze zm.

³ *Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28.03.2003 r.*, Dz.U., 2003, nr 86, poz. 789, ze zm.

⁴ *Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28.03.2003 r.*, *op. cit.*

⁵ W 2003 roku w drodze zmiany ustawy o restrukturyzacji, komercjalizacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego PKP z przedmiotu działania PKP PLK budynki dworcowe zostały wyłączone i przekazane do zarządzania bezpośrednio przez PKP S.A. (*Biała księga 2013... 2013*).

⁶ PKP S.A. powstała 01.01.2001 roku w wyniku komercjalizacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (PKP). Jej jedynym akcjonariuszem jest Skarb Państwa. Korzenie spółki sięgają jednak 1926 roku. Wtedy powstało przedsiębiorstwo państwowe PKP. Po 1989 roku struktura PKP kilkakrotnie się zmieniła. Finałem tych przemian było uchwalenie *Ustawy z dnia 08.09.2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* dzielącej PKP na kilka mniejszych spółek, które tworzą Grupę PKP. Właśnie wtedy wyodrębniono PKP S.A. PKP S.A. pełni w Grupie PKP szczególną rolę, m.in. nadzoruje i koordynuje działania innych spółek, jest też właścicielem większości dworców kolejowych w Polsce (PKP S.A., 2013; *Przedmiot działalności PKP S.A.*, <http://pkpsa.pl/pkpsa/bip/przedmiot-dzialalnosci.html>, opublikował w BIP J. Billing; zaktualizował P. Piotrowski (stan na 23.04.2013; dostęp: 22.08.2016).

Tabela 1

Kategorie dworców PKP w Polsce w 2015 roku

Kategoria dworca	Lokalizacja	Funkcje	Liczba
Premium	Dworzec w dużym mieście, obsługujący ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny	Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie krajowym, postrzegany jako wizytówka kraju lub miasta. Obiekty oferujące podróżnym szereg usług komercyjnych (np. gastronomia, prasa, bankomat, punkt wypożyczenia samochodu, dostępna przestrzeń do zabaw dla dzieci)	16
Wojewódzki	Dworzec w dużym mieście, obsługujący ruch międzynarodowy, międzywojewódzki i regionalny	Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie międzywojewódzkim, postrzegany jako wizytówka miasta lub regionu. Obiekt oferujący podróżnym podstawowe usługi (np. gastronomia, prasa, bankomat)	15
Aglomeracyjny	Dworzec obsługujący codzienny ruch lokalny, oddalony od centrum dużego miasta o nie więcej niż 50 km	Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie aglomeracji. Obiekt bez funkcji komercyjnych	105
Regionalny	Dworzec w małym mieście, obsługujący głównie ruch regionalny i lokalny	Ważny węzeł komunikacyjny na poziomie gminy i województwa	95
Lokalny	Dworzec o niewielkim potencjale rozwoju ruchu kolejowego, z którego korzystają osoby podróżujące systematycznie do większych miast (do pracy, szkoły)	Minimalny standard usług, zlokalizowany na peronie stacji	336
Turystyczny	Dworzec w małym mieście lub poza miastem, obsługujący ruch międzynarodowy, międzywojewódzki, regionalny i lokalny	Ważny węzeł komunikacyjny w sezonie turystycznym. Dworzec, który może stanowić wizytówkę miasta	15

Źródło: *Pion nieruchomości...* (2015); Polišński J. (2016, s. 51–58).

projektów deweloperskich przy współdziałaniu partnerów zewnętrznych oraz przebudowami i modernizacjami dworców kolejowych (ze środków własnych, budżetowych oraz unijnych) czy sporządzaniem koncepcji i wizualizacji zmiany zagospodarowania nieruchomości kolejowych (współpracując m.in. z władzami

jednostek samorządu terytorialnego – JST), zbywaniem na rzecz samorządów nieruchomości zbędnych z punktu widzenia działalności gospodarczej prowadzonej przez spółki Grupy PKP, w tym lokalnych dworców kolejowych⁷.

Przed II wojną światową na obecnym terytorium Polski, tylko w ruchu pasażerskim, było 5026 stacji i przystanków kolejowych, w tym przy liniach normalnotorowych 3929 i przy wąskotorowych 1097 (Lijewski, Sujko 2001). W 1944 roku ruch ten obsługiwało jeszcze więcej, gdyż 3942 stacji i przystanków na liniach normalnotorowych i 1104 na wąskotorowych (Lijewski 1996). W okresie powojennym początkowo gęstość punktów obsługi na liniach normalnotorowych nieco wzrosła (odbudowa zniszczonych i budowa nowych linii, nowe przystanki na istniejących liniach), w sumie do 1970 roku przybyło ich 80 (do ponad 4000) (Taylor 2007).

Po roku 1970, a zwłaszcza w latach 90. XX wieku, liczba stacji i przystanków zaczęła gwałtownie maleć, m.in. w wyniku zamykania nierentownych linii drugorzędnych i o znaczeniu lokalnym. W 1995 roku liczba czynnych stacji i przystanków normalnotorowych wynosiła już tylko 3345, a wąskotorowych – 204. W sumie, do roku 2001 liczba czynnych stacji normalnotorowych zmalała o 28%, a wąskotorowych aż dziesięciokrotnie (Lijewski, Sujko 2001). W 2005 roku w zasobach PKP S.A. znajdowało się 3005 obiektów dworcowych o łącznej powierzchni użytkowej ok. 1320 tys. m², z czego aż 1499 dworców było wyłączonych z eksploatacji, a 441,4 tys. m², tj. 33,4% powierzchni użytkowej tych budynków było niezagospodarowanych, jedynie 1506 służyło obsłudze podróżnych (Załużski 2009, 2014)⁸.

W 2009 roku w zarządzie PKP S.A. znajdowało się 2641 dworców, z czego tylko 1010 było czynnych (tab. 2), wśród których 83 obiekty (wszystkie z kategorii A i B, kilka z kategorii C) były zarządzane przez wyspecjalizowany Oddział Dworce Kolejowe, a reszta przez Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami. Spośród nieczynnych dworców kolejowych 794 obiekty zlokalizowane były przy czynnych liniach kolejowych.

Obecnie do PKP należy ok. 2,5 tys. dworców, z czego tylko 586 obsługuje ruch pasażerski. Najwięcej czynnych obiektów dworcowych znajduje się w województwach zachodnich: wielkopolskim (84), dolnośląskim (61) i pomorskim (58) oraz mazowieckim (77), natomiast najmniej w województwach podkarpackim (11) i świętokrzyskim (6) (rys. 1).

⁷ http://pkpsa.pl/nieruchomosci/informacje-podstawowe_old.html.

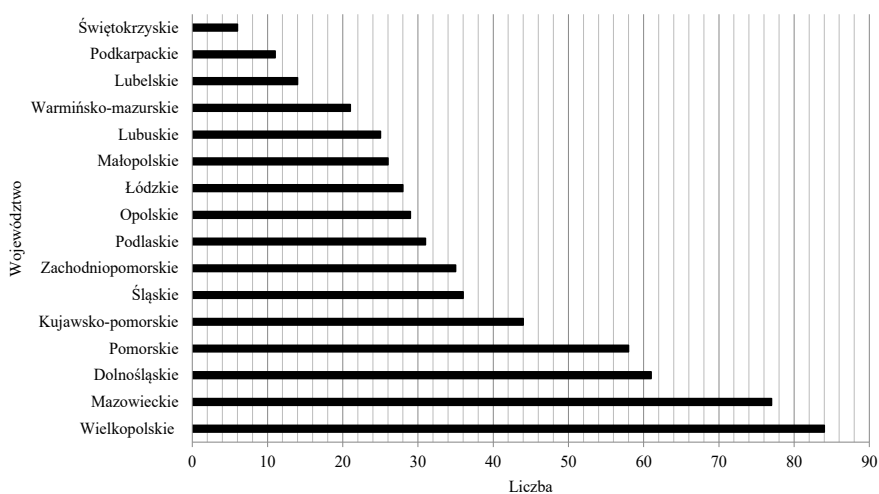
⁸ Wyniki badań NIK w zakresie majątku PKP w latach 2001–2004.

Tabela 2

Czynne dworce kolejowe wg kategorii w 2009 roku

Kategoria	Roczna odprawa podróżnych (mln)	Liczba
A	powyżej 2	15
B	1–2	27
C	0,3–1	145
D	poniżej 0,3	823
Łącznie	–	1010

Źródło: Biała księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa (2009, s. 70).



Rys. 1. Czynne dworce kolejowe w Polsce w 2016 roku według województw (stan na 06.05.2016)

Źródło: PKP S.A. (2016)

2.2.2. Remonty i modernizacja dworców kolejowych

Infrastruktura dworcowa w Polsce cierpi z powodu wieloletnich zaniedbań w renowacjach i modernizacjach, co doprowadziło ją do poważnego stanu dekapitalizacji w zakresie technicznym, funkcjonalnym, jak i estetycznym mimo, że

niektóre z budynków stanowią przykład pięknych rozwiązań architektonicznych wpisanych na listę zabytków. Należy jednak zauważyć, że w ostatnich latach dokonał się istotny postęp w procesie modernizacji największych obiektów dworcowych. Dopiero *Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”* z 2008 r. oraz *Ustawa o transporcie kolejowym* umożliwiły finansowanie lub współfinansowanie ze środków publicznych wydatków na budowę oraz przebudowę dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych. Możliwość sfinansowania tych zadań ze środków budżetu państwa nastąpiła dopiero od roku 2010 (*Biała księga 2013... 2013*).

Dzięki temu w ostatnich latach PKP S.A. zainicjowała szeroko zakrojony program modernizacji dworców kolejowych. Zostały one nie tylko dostosowane do potrzeb podróżnych, ale również odrestaurowane w swym historycznym kształcie. Proces cały czas jest kontynuowany i na bieżąco oddawane są do dyspozycji pasażerów odnowione i nowoczesne dworce kolejowe⁹.

Pod pojęciem modernizacja należy rozumieć kapitalny remont dworca, który całkowicie odmienia jego oblicze i sprawia, że w sposób skokowy podnosi się poziom obsługi podróżnych (*Biała księga 2013... 2013*). Modernizacja dworców obejmuje ich dostosowanie do współczesnych norm pod względem: architektonicznym, renowacji starszych budynków, zwiększenia powierzchni dworcowej, przebudowy peronów, zwiększeniu zakresu i jakości realizowanej obsługi przewozowej i usług dodatkowych (Zamkowska 2011).

Modernizacje dworców należy odróżnić od remontów dworców, które były sukcesywnie prowadzone, ale wskutek niewystarczających środków własnych PKP S.A., ich zakres był zazwyczaj niewielki i nie poprawiał w istotny sposób złego stanu technicznego budynków. W latach 2001–2008 prace remontowe przeprowadzono w sumie na 1 029 dworcach kolejowych, ale modernizacji poddano w tym czasie tylko 58 budynków dworcowych (*Biała księga 2013... 2013*). W latach 2010–2015 zmodernizowano 72 dworce kolejowe (w tym w 2015 roku – 22)¹⁰.

2.2.3. Zmiany własnościowe

Dekapitalizacja majątku kolejowego oraz zamykanie nierentownych linii kolejowych wpłynęło na podjęcie decyzji o komercjalizacji powierzchni dworcowych, nowym zagospodarowaniu obiektów dworcowych we współpracy z jednostkami samorządu terytorialnego, sprzedaży niektórych obiektów lub przekazaniu ich na rzecz samorządu terytorialnego lub sprzedaży niektórych dworców prywatnym inwestorom.

⁹ <http://pkpsa.pl/pkpsa/bip/modernizacja-dworcow.html>; PKP S.A. (2016).

¹⁰ Obliczenia własne na podstawie PKP S.A. (2016), <http://pkpsa.pl/pkpsa/bip/modernizacja-dworcow.html>, opublikował w BIP J. Billing; zaktualizował G. Kustosik (stan na 06.05.2016); (dostęp: 22.08.2016).

Do 2013 roku sposoby zagospodarowania dworców polegały przede wszystkim na: podpisaniu wieloletnich umów dzierżawy lub użyczeniu obiektów samorządom; sprzedaży; fizycznej likwidacji bądź przekwalifikowaniu na inne cele, przy braku zainteresowania ze strony władz samorządowych; przeniesieniu własności dworców na rzecz samorządów w celu wygaśnięcia zobowiązania podatkowego z tytułu podatków stanowiących dochody budżetów tych samorządów; nieodpłatnego przekazania mienia w drodze umowy na własność jednostkom samorządu terytorialnego na cele związane z inwestycjami infrastrukturalnymi służącymi wykonywaniu zadań własnych tych jednostek w dziedzinie transportu (*Biała księga 2013... 2013*).

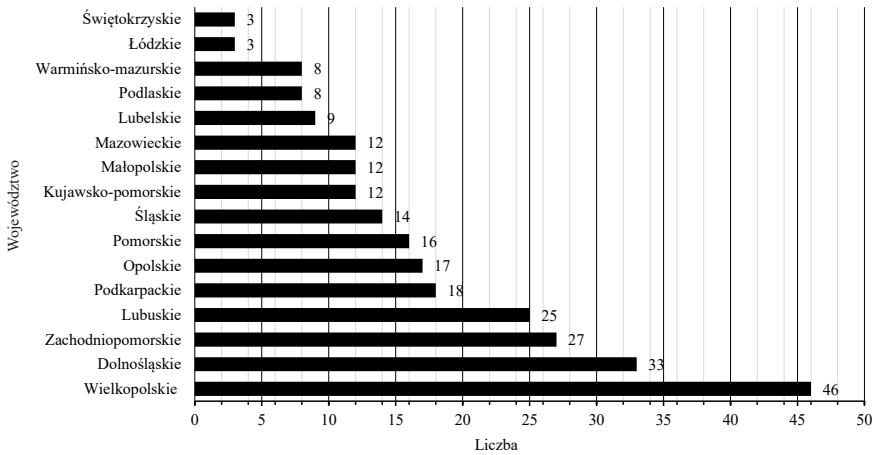
Dworce i linie kolejowe w rękach samorządów to: realizowanie zadań własnych, m.in. poprzez tworzenie lokalnych węzłów przesiadkowych integrujących różne środki transportu publicznego; rewitalizacja linii kolejowej lub zbudowanie w jej miejscu drogi lub ścieżki rowerowej bez uciążliwej konieczności wykupu gruntów od licznych właścicieli; „ożywienie” miejsca poprzez organizowanie w nabytych dworcach świetlic dla młodzieży, klubów kultury, punktów informacji turystycznej, siedzib jednostek administracji publicznej oraz lokalizowanie w budynkach usług komplementarnych (gastronomia, handel); aktywizacja gospodarcza regionu poprzez rozwój usług turystycznych; możliwość wykorzystania funduszy Unii Europejskiej do realizacji programów inwestycyjnych¹¹.

PKP S.A. od kilku lat coraz więcej nieruchomości przeznaczają na sprzedaż lub stara się przekazywać jednostkom samorządu terytorialnego (JST). Dotyczy to również nieczynnych dworców kolejowych – część obiektów stara się zbyć w ramach programu „Dworzec na własność”, część przekazać gminom. Do 2015 roku w ramach wspomnianego programu PKP sprzedała 43 dworce kolejowe, a na rzecz samorządów zbyła 103 nieczynne dworce (*PKP opracowuje nową strategię... 2015; Nowy pomysł PKP... 2015*).

Od roku 2002 do 2015 (I kwartał) zbyto na rzecz jednostek samorządu terytorialnego i Skarbu Państwa łącznie 263 dworce kolejowe (rys. 2), w latach 2002–2011 tylko 54, natomiast w następnych latach było ich już 209 (najwięcej w 2013 roku – 84) (*Pion nieruchomości... 2015*).

W 2015 roku PKP S.A. kontynuowała działania mające na celu obniżenie kosztów związanych z eksploatacją nieruchomości. W tym celu zbędne z perspektywy funkcjonowania kolei obiekty i grunty przekazywano na rzecz jednostek samorządu terytorialnego lub sprzedawano prywatnym inwestorom. Te, które nie cieszyły się zainteresowaniem, a ich stan techniczny był bardzo zły, wyburzano. W 2015 roku lokalne władze przejęły od spółki 51 dworców. Przejęte nieruchomości mogą być na nowo zagospodarowane i służyć np. realizacji zadań własnych gminy w zakresie turystyki i sportu czy edukacji i kultury. Tereny po dawnych

¹¹ *Nieruchomości dla samorządów* (2014), <http://docplayer.pl/10855969-Nieruchomosci-dla-samorzadow-lublin-15-04-2014-r.html>.



Rys. 2. Liczba zbytych dworców kolejowych na rzecz jednostek samorządu terytorialnego i Skarbu Państwa w latach 2002–2015 (I półrocze)

Źródło: *Pion nieruchomości...* (2015)

liniach kolejowych służą często jako szlaki turystyczne czy ścieżki rowerowe (*Podsumowanie działań...* 2016). W ciągu ostatnich 15 lat Grupa PKP zbyła na rzecz jednostek samorządu terytorialnego 299 dworców¹².

2.2.4. Zmiany funkcjonalne

Początkowo dworce kolejowe pełniły typowe funkcje związane z transportem. Tylko tu można było kupić bilet, poczekać na pociąg, pozostawić bagaż, załatwić sprawy związane z podróżą. Wraz z rozwojem kolei zwiększało się znaczenie dworców. Obiekty te stawały się „bramami do miast”, a ich architektura wyróżniała je w najbliższym otoczeniu. Zakłada się, że obsługa ruchu pasażerskiego wymaga zaangażowania powierzchni od 300 do 500 m², dlatego jej nadwyżka powinna być wykorzystana na działalność pozatransportową. Należy przy tym pamiętać, że planując taką działalność trzeba zachować odpowiednie proporcje pomiędzy funkcjami transportowymi i komercyjnymi (Poliński 2016).

Dworce to jeden z najważniejszych elementów infrastruktury kolejowej. Zakres działalności dworca pasażerskiego w historii kolejnictwa zmieniał się i szczególnie w ostatnich kilkunastu latach wyraźnie widoczna stała się tendencja do ograniczenia jego typowych funkcji transportowych związanych z odprawą podróżnych (poczekalnie, przechowalnie bagażu, kasy itp.). W zależności od

¹² PKP współpracuje z samorządami. Przekazała już prawie 300 dworców (2016), <http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/pkp-wspolpracuje-z-samorzadami-przekazala-juz-prawie-300-dworcow-76698.html>.

wielkości miejscowości, lokalizacji obiektu i konstrukcji rozkładów jazdy pociągów działalność dworców kolejowych uległa dużemu zróżnicowaniu. Te, które pełnią funkcję węzłów przesiadkowych i mają dobre lokalizacje w miejsce kurczących się zadań obsługi podróżnych przejęły funkcję centrów handlowo-usługowych. Inne, znacznie ograniczyły zadania odprawy podróżnych, lecz nie posiadając możliwości komercyjnego wykorzystania powierzchni, stały się w dużym stopniu niezagospodarowane (*Biała księga 2013... 2013*).

PKP S.A. prowadzi działania w zakresie komercyjnego zagospodarowania dworców kolejowych. W 2015 roku poziom wynajęcia powierzchni na 16 dworcach kategorii premium wyniósł 85%, z czego na 7 największych było to 94%. Obiekty kategorii Premium to ważne węzły komunikacyjne, obsługujące ruch krajowy i międzynarodowy. Dworce te oferują podróżnym najszerszą gamę usług. Pojawiają się tam zarówno znani najemcy sieciowi (tacy jak Empik, McDonald's czy Starbucks), jak i mniejsze, lokalne firmy (*Podsumowanie działań pionu... 2016*).

Przekazane obiekty na rzecz samorządów zyskują nowe życie i są adaptowane pod wiele różnych funkcji jednocześnie¹³:

- dworzec w Karpaczu (dolnośląskie) – Miejskie Muzeum Zabawek, pomieszczenia poświęcone tradycji kolei karkonoskiej, Biblioteka Miejska, Informacja Turystyczna;
- dworzec w Namysłowie (opolskie) – kasy biletowe, Klub Seniora, restauracja, salonik prasowy, kwaciarnia, pomieszczenia obsługi PKS, Powiatowa Komenda Policji, pomieszczenia dla Straży Miejskiej, pomieszczenia dla potrzeb monitoringu miejskiego, pomieszczenia dla potrzeb Urzędu miejskiego;
- dworzec w Węgorzewie – siedziba hobbystów kolejowych i pomieszczenia mieszkalne na terenie dworca;
- dworzec w Sokołowie Podlaskim (mazowieckie) – Biblioteka Miejska, Pracownia Dokumentacji Dziejów Miasta;
- dworzec w Stroniu Śląskim – Centrum Edukacji Kultury i Turystyki;
- dworzec Świdnica Miasto (dolnośląskie) – planowane duże centrum obsługi podróżnych, lokale usługowe i gastronomiczne, letni ogródek.

We współpracy z samorządami powstają liczne projekty zagospodarowania przestrzeni na dworcach po ich modernizacji. W Łęborku pojawiły się pomieszczenia dla Straży Miejskiej, a w Poraju, Jarosławiu czy Koninie biura dla miejskich urzędów. Ciekawym sposobem na wykorzystanie przestrzeni są miejskie biblioteki, które powstały np. w Rabce Zdroju i Rumi¹⁴.

¹³ Nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U., 2010, nr 130, poz. 871) dała możliwość objęcia terenów zamkniętych określonych przez ministra właściwego ds. transportu ustaleniami miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego.

¹⁴ PKP współpracuje z samorządami... (2016).

W Rumi fragment „dworcowy” zajmuje 20% powierzchni użytkowej budynku (dwie kasy, toalety, punkt gastronomiczny i kiosk z gazetami), a 80% budynku zajmuje Stacja Kultura – prowadzona przez Miejską Bibliotekę Publiczną w Rumi. Na powierzchni 1 500 m² znajduje się wypożyczalnia dla dzieci i dorosłych, czytelnia, pracownia plastyczna i fotograficzna, pomieszczenia dla organizacji pozarządowych, dwie sale konferencyjne (lokal ten wciąż należy do PKP, ale jest użytkowany przez gminę).

Jednym ze sposobów na tchnienie w budynki dworcowe nowego życia jest ich sprzedaż w ręce inwestorów prywatnych. Do sprzedaży w ramach programu „Dworzec na własność” typuje się budowle nie pełniące już funkcji obsługi podróżnych. W lipcu 2016 roku udało się sprzedać budynek w Żukowicach k. Głogowa. Inwestor po przebudowie zamierza tam urządzić hotel.

Winiarnia, sala kinowa czy restauracja – to przykłady zagospodarowania dworców zakupionych od PKP S.A. Aktualnie w ofercie spółki jest blisko 50 obiektów zlokalizowanych w większości przy wyłączonych z użytkowania liniach kolejowych gotowych do sprzedaży osobom prywatnym, pasjonatom kolejnictwa oraz innym podmiotom. Dotychczasowi nabywcy obiektów dworcowych wykorzystali je na cele prywatne, urządzając w nich np. apartamenty, restauracje czy sale balowe. Część nieruchomości została zagospodarowana na potrzeby małego biznesu – winiarnię, kawiarnię, sklep. Często atutem oferowanych nieruchomości są wyjątkowe walory architektoniczne, a także udokumentowana historia związana z budową dworców oraz linii kolejowych, przy której się znajdują¹⁵.

2.3. PRZEKSZTAŁCENIA OBIEKTÓW DWORCOWYCH NA UKRAINIE

2.3.1. Budynki dworcowe – rozwój i funkcje

Na Ukrainie transportem kolejowym nadal zajmuje się państwowe przedsiębiorstwo Państwowa Administracja Transportu Kolejowego Ukrainy „Ukrzaliznyca” pełniąca jednocześnie funkcję zarządcy infrastruktury oraz przewoźnika pasażerskiego i towarowego. Jest to przedsiębiorstwo powstałe w 1991 roku w wyniku podziału Kolei Radzieckich. Państwowe zarządzanie obiektami kolejowymi wpływa na niskie ich urynkowanie, nadal budynki kolejowe pełnią głównie funkcje związane z obsługą pasażerów, a same obiekty często stare i zabytkowe (cenne architektonicznie) niszczone w wyniku zaniedbań zarządcy lub aktów wandalizmu dokonywanych przez okolicznych mieszkańców. W związku z tymi negatywnymi zjawiskami należy więcej uwagi poświęcić szczególnie tym atrakcyjnym ze względu na architekturę obiektom dworców kolejowych, które potrzebują na Ukrainie ochrony i renowacji.

¹⁵ <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/sprzedaz/dworzec-na-wlasnosc.html>.

Dworce kolejowe, jako budynki transportu pasażerskiego, tworzą oddzielną grupę architektonicznych obiektów użytku publicznego, pełniąc szereg funkcji, które były kształtowane przez ponad 150 lat. Dworce kolejowe były i często nadal są ważnymi ośrodkami społecznymi, dzięki pełnieniu funkcji wymiany, komunikacji, przyciągania i obsługi potoków ludzkich.

Pierwsze dworce kolejowe były budowane na stacjach końcowych, obiekty te pod względem architektonicznym wzorowane były na dużych krytych hangarach, budowlach pałacowych i biurowych. Zazwyczaj były one budowane na obrzeżach dużych miast, nieopodal rozebranych już w tym czasie fortyfikacji. Inaczej sprawa wyglądała ze stacjami pośrednimi, na których nie potrzeba było tak dużo zaduszonego terenu ani dla pasażerów, ani dla pociągów, dzięki temu zaczęły pojawiać się małe dworce tzw. „brzegowe”. Tego typu obiekty pod względem rozmiarów i architektonicznego wyglądu są bardzo podobne do sadyb (tradycyjne siedlisko, miejsce zamieszkania na Ukrainie), w których na poddaszu lokalizowano mieszkania (fot. 1, 2). Pokrewieństwo z sadybą było wzmocnione poprzez umieszczenie od strony ściany szczytowej m.in. pompy wodnej z terenem zieleni, a z przeciwległej – budynku z kabinami toaletowymi (fot. 3). Praktycznie w całej Europie spotykamy podobny symetryczny podłużny budynek dworca, często z przejściem wylotowym przez holl recepcyjny na perony, ze skrzydłem bocznym dla pracowników kolei i innym skrzydłem z poczekalnią dla pasażerów (fot. 4). Na architektoniczny wygląd budynków dworcowych miała wpływ konwencja architektoniczna dla poszczególnych regionów.



Fot. 1. Dworzec Wynohradiw
Zakarpacie

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 2. Dworzec Storożyniec
Bukowina Północna

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 3. Dworzec Hadyńkowce/
Hadynkiwci. Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 4. Dworzec Ötztal
Tyrol

Źródło: www.wassertalbahn.com

Podstawowej usłudze świadczonej na ukraińskich dworcach kolejowych jaką jest sprzedaż dokumentów przejazdowych towarzyszy szereg usług dodatkowych, które są nierozzerwalnie związane z procesem podróży i oferowane bezpośrednio przez przedsiębiorstwo kolejowe, np. punkty informacji pasażerskiej, poczekalnie, przechowalnie bagażu, centra obsługi pasażera, pokoje wypoczynkowe (w tym pokoje dla matek z dziećmi, dla osób niepełnosprawnych, pokoje klasy luks), na większych dworcach lub położonych w regionach atrakcyjnych turystycznie – kompleksy hotelowe. Ponadto na większości dworców kolejowych pasażerowie mają możliwość skorzystania z punktów handlowych i usługowych, w tym przede wszystkim gastronomicznych, medycznych, poczty (Rechłowicz 2014). Obok wyżej wymienionych funkcji w obiektach dworcowych, głównie na piętrze, znajdują się pomieszczenia mieszkalne. W niektórych przypadkach w związku ze zmianami w sposobie przewożenia pasażerów, funkcja mieszkalna z czasem wypełnia przestrzeń starych budynków dworcowych. Sadyba była prototypem architektonicznym budynku dworcowego, a teraz sam obiekt dworcowy rzeczywiście staje się budynkiem mieszkalnym – sadybą (fot. 5, 6).

2.3.2. Funkcja mieszkaniowa na dworcach kolejowych

Rodzaje mieszkań na dworcach

Kwestia pełnienia funkcji mieszkalnej przez dworce kolejowe jest współcześnie związana z brakiem mieszkań, dlatego wykorzystuje się wszystkie możliwe sposoby, w tym obiekty dworcowe, które prawie zawsze posiadały wśród swoich



Fot. 5. Dworzec Horodenka-miasto
Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 6. Dworzec Kupka
Bukowina Północna

Źródło: www.wassertalbahn.com

pomieszczeń również pomieszczenia mieszkalne. Należy zauważyć, że część pięknych historycznych budynków dworcowych pozostaje niewykorzystana i popada w ruinę. Jednym ze sposobów ochrony tych często zaniedbanych, a cennych zabytkowych obiektów jest ich przekształcenie funkcjonalne, w tym lokalizowanie na ich terenie pomieszczeń mieszkalnych. To nie musi być związane tylko i wyłącznie z tworzeniem mieszkań dla nowych lokatorów, ale również pomieszczeń do tymczasowego pobytu, np. dla podróżnych, turystów na wzór hoteli czy hosteli.

Funkcja mieszkalna była jedną z pierwotnych w budynkach historycznych stacji kolejowych, w których obok pomieszczeń użytkowych, służbowych i pasażerskich, były ulokowane miejsca noclegowe dla kolejarzy i ich rodzin. Część pracowników kolejowych była ludźmi niemiejscowymi, dlatego potrzebowali mieszkań blisko miejsca pracy. Oprócz służbowych mieszkań w budynkach dworcowych lub w ich sąsiedztwie, niekiedy były urządzone również hotele jako miejsca tymczasowego przebywania dla pasażerów tranzytowych. Na początku funkcjonowania kolei intensywność ruchu kolejowego była mała, konieczność dokonywania przesiadek, często długi czas oczekiwania na następny pociąg wpływały na przygotowywanie na dworcach lub w ich pobliżu tymczasowych miejsc dla podróżnych, którzy byli często zamożnymi ludźmi. Do pewnego stopnia poczekalnie na stacjach miały charakter krótkoterminowego „zamieszkania”, w których pasażerowie mieli wystarczająco miejsca do siedzenia, leżenia, drzemania i przechowywania rzeczy zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz dworca kolejowego oraz dostęp do pomieszczeń sanitarno-higienicznych i do spożywania posiłków.

Na dworcach kolejowych o małych i średnich rozmiarach, możemy wyróżnić kilka głównych stref oraz pomieszczeń: 1) przestrzeń kasy biletowej, 2) strefa lub pokój/poczekalnia, 3) strefa lub przestrzeń/pokój do jedzenia (bufet), 4) strefa/pomieszczenie do przechowywania bagażu, 5) pomieszczenia służbowe posiadające różne przeznaczenie i o różnych rozmiarach zarówno oddzielne, jak i połączone między sobą pokoje, a nieraz i osobne budynki, 6) strefa/pomieszczenia mieszkalne. Wszystkie te bloki są zawsze podzielone na część pasażerską, służbową i mieszkaniową. Strefa mieszkaniowa na dworcach była w znacznej mierze odseparowana od podstawowej – kolejowo-pasażerskiej, z reguły była ona planowana na górnych kondygnacjach budynku z osobnym wejściem, najczęściej z przeciwległej strony od torów.

Mimo występowania negatywnych czynników związanych z koleją, mieszkania na dworcach nadal istnieją w następujących formach: 1) tymczasowa strefa mieszkalna w służbowych pomieszczeniach dyżurnych, 2) mieszkania stałe, przeważnie znajdujące się na górnych kondygnacjach budynków dworcowych, 3) hotele i pokoje dla gości (pokoje wypoczynkowe) w budynkach dworców lub obok nich, 4) tymczasowe obozowiska na terenie dworca lub w jego pobliżu.

Tymczasowa strefa mieszkalna w służbowych pomieszczeniach dyżurnych jest zredukowana do miejsca do spania (np. kanapa), pomieszczeń sanitarnych (wewnątrz lub na zewnątrz budynku dworcowego), a także miejsca do spożywania posiłku. Wymienione elementy zajmują „kącik” w głównym pomieszczeniu zawiadowcy na dworcu kolejowym. Takie pomieszczenia z tymczasową strefą mieszkalną posiadają tylko wejścia służbowe z wewnętrznej przestrzeni dworca lub osobne wejście z zewnątrz. Pomieszczenia te nie zawsze początkowo były przeznaczone dla tych celów, jednak realnie istnieją.

Mieszkania stałe na dworcach były zaplanowane wyłącznie jako miejsce zamieszkania dla pracowników kolei i były częścią architektonicznego rozwiązania budynków dworcowych. Rozmiary pomieszczeń, ich rozplanowanie były zgodne z ówczesnymi normami mieszkaniowymi. Wspólnymi cechami takich mieszkań był lokatorsko-segmentowy lub hotelowy układ. Mieszkania te były umieszczane na górnych kondygnacjach dworca (stacji), często na poddaszu, z osobnym wejściem od strony przeciwległej niż tory (fot. 7–10).

Hotele i pokoje gościnne w budynkach dworców kolejowych lub w ich pobliżu były projektowane i funkcjonowały na dużych stacjach kolejowych zlokalizowanych najczęściej przy węzłach kolejowych. Ostatnio reaktywuje się ich funkcjonowanie lub wręcz dobudowuje się do budynków dworcowych nowe obiekty z zachowaniem architektonicznych rozwiązań zastosowanych w obiektach dworcowych. Tego typu działania mogą być różne – dobudowa nowego obiektu do ściany szczytowej budynku dworcowego (np. Czerniowce, fot. 11, 12), dobudowa górnej kondygnacji dworca, albo jego części (np. Kołomyja, fot. 13); budowa osobnego budynku w pobliżu (np. Tarnopol). Oryginalne rozwiązania stanowią hotele w unieruchomionych wagonach sypialnych (fot. 14).



Fot. 7. Dworzec Komarno
Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 8. Schody mieszkaniowe
na dworcu Komarno

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 9. Dworzec Stefanești/Stefaniwka
Bukowina Płn. (widok od peronu)

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 10. Dworzec Stefanești/Stefaniwka
Bukowina Północna

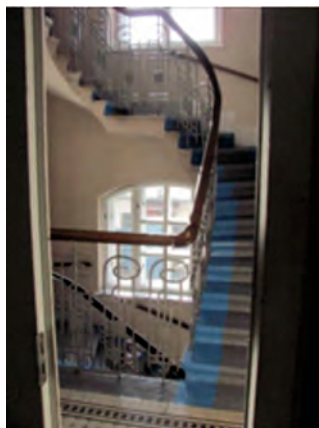
Źródło: www.wassertalbahn.com

Tymczasowy obóz na terytorium stacji (dworca) lub w jego pobliżu może pojawić się żywiołowo i być związanym np. z krótkotrwałym (od kilku godzin do jednej nocy) turystycznym obozem namiotowym na skwerku obok dworca. Tworzenie takich tymczasowych obozowisk jest zabronione, ale często wymuszonym działaniem związanym z brakiem połączeń kolejowych i koniecznością przencowania w oczekiwaniu na pociąg. Takie sytuacje mają miejsce np. przy stacji



Fot. 11. Hotel przy dworcu
w Czerniowcach. Bukowina Płn.

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 12. Schody hotelu
w Czerniowcach

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 13. Hotel przy dworcu w Kołomyji
Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 14. Pociąg-hotel w Wysławie/Vișeuul
Maramureș

Źródło: www.wassertalbahn.com

Worochta w Karpatach. Dworce kolejowe zawsze były schronieniem dla potrzebującym (i nie zawsze tylko pasażerów), dlatego były magnesem przyciągającym, np. bezdomnych i osoby biedne, szczególnie podczas działań wojennych czy w okresach nateżenia problemów socjalnych. Nagła potrzeba tymczasowego mieszkania na/przy dworcach może powstać również w związku z pojawianiem się uchodźców i przesiedleńców.

Perspektywy rozwoju funkcji mieszkaniowej dworców kolejowych

Nie można twierdzić, że pełnienie przez obiekty dworcowe funkcji mieszkaniowej będzie miało znaczący wpływ na politykę mieszkaniową miast i osiedli, jednak może stanowić pewny segment ich zasobu. Lokalizowanie mieszkań w budynkach dworcowych może być dobrym sposobem na zachowanie ich historycznej, w tym architektonicznej wartości i zapobieganie ich dalszej dewastacji.

W celu ocalenia i lepszego wykorzystania starych budynków dworcowych należy zachowywać ich funkcję mieszkaniową, która była często przewidziana w nich już na etapie ich planowania i budowy. Dobrym pomysłem byłoby np. zlokalizowanie hotelu na drugiej kondygnacji dworca w Tatarowie, duży potencjał posiada również południowe skrzydło dworca w Delatynie. Obydwa cenne pod względem architektonicznym budynki mogłyby się stać swego rodzaju atrakcją turystyczną rejonu górskiego położonego nad rzeką Prut (fot. 15, 16).



Fot. 15. Dworzec Delatyn/Dilatyn. Galicja Fot. 16. Dworzec Tatarów/Tatariw. Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com

Źródło: www.wassertalbahn.com

Niestety, w rzeczywistości możemy też często odnaleźć przykłady zniszczenia historycznych dworców kolejowych, np. stacji Hlibowyczi (fot. 17, 18) na trasie Lwów–Chodorów. Duży symetryczny dwukondygnacyjny budynek z mieszkaniami na piętrze w stylu narodowego romantyzmu pochodzący z przełomu XIX i XX wieku został całkowicie zniszczony, mimo że był w dobrym stanie. Dworzec wybudowano w rozpowszechnionym w Galicji tzw. stylu rustykalnym, który charakteryzuje się wyraźnym podkreśleniem cokołu, rogów budynku, szpalet (ościeży) oraz dwuspadowym dachem z naczółkami i z drewnianą nadbudówką na poziomie poddasza (fot. 17, 18). W podobnym stylu został wybudowany dworzec w Kopyczyńcach (obwód tarnopolski, fot. 19), czy mniejsze budynki dworcowe spotykane w całej Galicji (Worochta, Hrebieniw, Nadwirna, Tarnowica (fot. 20), Turka, Jasenyca itd. (fot. 19, 20) i częściowo na Bukowinie (Nepołówki) (Roczniak 2014ab, 2015abc).



Fot. 17. Dworzec Hlibowyczi. Galicja
(2012)

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 18. Ruina dworca Hlibowyczi. Galicja
(2015)

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 19. Dworzec Kopyczyńce/Kopyczyni
Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 20. Dworzec Tarnowica/Tarnowycia
Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com

Wyraźne stylistyczne podobieństwo z dworcami Galicji, jako najbardziej wysuniętego na wschód regionu monarchii austro-węgierskiej, znajdziemy w takich południowo-zachodnich regionach współczesnej Austrii, jak Tyrol i Karyntia (fot. 21, 22). Przykłady tamtejszej architektury dworcowej są śladem epoki największego rozwoju kolei. Dlatego też, karygodne działania, które doprowadziły do likwidacji historycznego dworca w Hlibowyczach nie mają żadnego uzasadnienia. Najprawdopodobniej, gdyby właścicielem lub użytkownikiem obiektu był ktoś inny, jak również gdyby podjęto działania dążące do ochrony zabytku – nie doszłoby do takiej sytuacji.



Fot. 21. Dworzec Bressanone/Brixen
Tyrol Południowy

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 22. Dworzec Paternion-Feistritz
Karyntia

Źródło: www.wassertalbahn.com

Na szczególną uwagę zasługują budynki dróżników jako miejsca pracy, a zarazem mieszkania, które były lokalizowane niedaleko od budynku dworcowego, najczęściej przy przejazdach kolejowych. Taki budynek przypominał parterowy dom mieszkalny odwrócony bokiem do torów. Współcześni dróżnicy nie potrzebują tych budynków, dlatego stoją one puste lub są zamieszkałe przez osoby nie związane z koleją, co daje szansę na ich zachowanie (fot. 23, 24).



Fot. 23. Budynek ok. stacji Chodorów/
Chodoriw. Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 24. Budynek ok. stacji Strilky
Galicja

Źródło: www.wassertalbahn.com

W dużych, współczesnych budynkach dworcowych funkcja mieszkaniowa w pierwotnej formie już nie istnieje. Duże natężenie ruchu, tendencja do komercjalizacji przestrzeni dworcowych separują funkcję mieszkaniową od komunikacyjnej przenosząc ją, np. do hoteli lokalizowanych w pobliżu budynków dworcowych. Obecne natężenie połączeń kolejowych wyklucza konieczność zamieszkania na dworcach, znikają poczekalnie z budynków dworców i zostają przeniesione bezpośrednio do pawilonów na peronach, właśnie dlatego peron stał się podstawową jednostką projektową (fot. 25, 26).



Fot. 25. Peron dworca w Katowicach

Źródło: www.wassertalbahn.com



Fot. 26. Peron dworca w Salzburgu (Austria)

Źródło: www.wassertalbahn.com

2.4. WNIOSKI

W Polsce i na Ukrainie kwestia zagospodarowania budynków dworcowych nadal nie jest do końca rozwiązana. W obydwu krajach znajdują się obiekty nieodpowiednio zagospodarowane, ulegające niszczeniu i popadające w ruinę. Wydaje się, że dużo lepiej wygląda sytuacja w Polsce, gdzie dzięki uregulowaniom prawnym i środkom m.in. z Unii Europejskiej, wiele obiektów zostało wyremontowanych i zmodernizowanych. Na polepszenie wizerunku wielu obiektów dworcowych wpływ ma również możliwość komercjalizacji przestrzeni dworcowych (zjawisko występujące również na Ukrainie, szczególnie w dużych miastach), ścisła współpraca z jednostkami samorządu terytorialnego, przekazywanie budynków samorządom, czy sprzedaż w prywatne ręce. Te przekształcenia nadają wielu obiektom nowe życie.

Specyfiką przekształceń na Ukrainie jest adaptowanie małych i średniej wielkości budynków dworcowych na cele mieszkaniowe – jako mieszkania dla pracowników lub innych osób nie związanych z koleją. Obok tego obiekty te

są przystosowywane na tymczasowy pobyt podróżnych w postaci hoteli, hosteli, pokoi gościnnych (wypoczynkowych). Poprzez wzbogacanie już istniejących stref mieszkalnych w budynkach dworcowych, rozbudowywanie obiektów z przeznaczeniem na tego typu cele, ewentualnie budowa nowych obiektów kolejowych w pobliżu istniejących dworców upatruje się możliwości ratowania cennych architektonicznie obiektów.

W Polsce zmiany prawne, w finansowaniu oraz własnościowe budynków dworcowych, doprowadziły do bardziej zróżnicowanych zmian funkcjonalnych obiektów. Przekazywanie budynków na rzecz samorządów terytorialnych wprowadziło do nich funkcje związane z usługami publicznymi, np. muzea, usługi kulturalne, turystyczne, gastronomiczne. Funkcje mieszkaniowe (mieszkania, hotele) pojawiają się przy nieczynnych liniach kolejowych. Przepisy prawne ograniczają tego typu przekształcenia przy działających liniach kolejowych (przepisy dotyczące odległości od torowiska, w jakiej może znajdować się budynek mieszkalny). Doświadczenia polskie mogą być pomocne w dalszych pracach nad ratowaniem szczególnie atrakcyjnych obiektów dworcowych na Ukrainie.

LITERATURA

- Banaszek S., 2012, *Restrukturyzacja zasobu nieruchomości dworcowych oddziału dworców kolejowych PKP S.A.*, „Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum”, 11/1, s. 19–27.
- Batyrajew M., 1988, *Wokzały*, M.: Strojizdat, s. 216.
- Biała księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa*, 2009, Forum Kolejowe Railway Business Forum, Warszawa–Kraków.
- Biała księga 2013. Kolej na działania – mapa problemów polskiego kolejnictwa*, 2013, Forum Kolejowe Railway Business Forum, Warszawa–Kraków.
- Czoban O.J., 2013, *Pryncypy modernizacji ta rekonstrukcji żaliznychnych wokzalnych kompleksiw istorycznych mist*, Wisnyk Nacionalnoho Uniwersytetu „Lwiwska Politechnika”, Architektura, Lwiw, Wydawnycstwo Lwiwskoj Politechniky, No 757, 447, s. 321–324.
- Demel J., 1954, *Poczátky kolei żelaznej w Krakowie*, Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków.
- Drewal I.W., 2013, *Metodolohiczni osnovy mistobudiwnoho rozwytku żaliznychnych wokzalnych kompleksiw*, Awtoref. dys. na zdobuttia nauk. stupeniu doktora ar-ry, Połtawa, s. 36.
- Gołubiew G.E., Angelinin H.M., Modorow A.F., 1967, *Sowremennye wokzały*, M. Strojizdat, s. 208.
- Hnat H.O., 2013, *Formuwannia planuwalnoji struktury kwartyr socialnoho i dostupnoho żytła*, Awtoref. dysertaciji na zdobuttia naukowoho stupenia kandydata architektury, Lwiw, s. 20.
- Hneś I.P., 2013, *Bahatokwartyrne żytło: tendenciji ewoluciji: monohrafija*, Wydawnycstwo Lwiwskoj Politechniky, Lwiw, s. 652.

- Hrankin P.E., Łazeczko P.W., Siomoczkin I.W., Szramko H.I., 1996, *Lwiwska zeliznycia. Istorija i suczasnist*, Lwiv: Centr Jewropy, s. 175.
- Lijewski T., 1996, *Koleje polskie po 150 latach*, „Geografia w Szkole”, 49, s. 3–11.
- Lijewski T., Sujko E.S., 2001, *Regres przestrzeny sieci kolejowej w Polsce*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, 7, Warszawa–Rzeszów, s. 133–148.
- Nieruchomości dla samorządów*, 2014, PKP S.A., Departament Geodezji i Współpracy z Samorządami, Warszawa, <http://docplayer.pl/10855969-Nieruchomosci-dla-samorzadow-lublin-15-04-2014-r.html>.
- Nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*, Dz. U., 2010, nr 130, poz. 871.
- Nowy pomysł PKP na dworce?*, 2015, „Rzeczpospolita”, 05.01.2015, <http://www.rp.pl/artukul/1168986-Nowy-pomysl-PKP-na-dworce-.html#ap-1>.
- Pion nieruchomości. Podsumowanie I półrocza 2015*, 2015, PKP S.A., www.pkpsa.pl.
- PKP opracowuje nową strategię dotyczącą dworców kolejowych*, 2015, http://wyborcza.biz/biznes/1,147749,17212190,PKP_opracowuje_nowa_strategie_dotyczaca_dworcow_kolejowych.html?disableRedirects=true (05.01.2015) (dostęp: 22.08.2016).
- PKP współpracuje z samorządami. Przekazała już prawie 300 dworców*, 2016, Rynek Kolejowy (23.06.2016), <http://www.rynek-kolejowy.pl/mobile/pkp-wspolpracuje-z-samorzadami-przekazala-juz-prawie-300-dworcow-76698.html>.
- PKP S.A., 2016, http://pkpsa.pl/nieruchomosci/informacje-podstawowe_old.html (dostęp: 22.08.2016).
- PKP S.A., 2016, *Modernizacja dworców PKP S.A. – aktualna lista dworców do pobrania*, <http://pkpsa.pl/pkpsa/bip/modernizacja-dworcow.html>, opublikował w BIP J. Billing; zaktualizował G. Kustosik (stan na 06.05.2016); (dostęp: 22.08.2016).
- Podsumowanie działań pionu nieruchomości PKP S.A. w 2015 r.*, 2016, Polskie Koleje Państwowe S.A., Warszawa.
- Poliński J., 2016, *Dworce we współczesnym transporcie kolejowym*, „Prace Instytutu Kolejnictwa”, 150, s. 51–58.
- Rechłowicz M., 2014, *Obsługa pasażerów na dworcach kolejowych Białorusi i Ukrainy*, TTS nr 7–8, s. 76–84.
- Rocznik J.A., 2014a, *Architektura budynki w małych pasażerskich żaliznycznych stancij Hałyczyny XIX – poczatku XX w.*, Problemy dosłidżennia, zbereżennia i restawraciji obiektiw kulturnoji spadszczyny. Zbirnyk naukowych prac kafedry restawraciji i rekonstrukcji architekturnych kompleksiw, Wydawnictwo „Rastr – 7”, Lwiv, s. 255–265.
- Rocznik J.A., 2014b, *Kompozycijni własywosti małych żaliznycznych wokzaliw Hałyczyny XIX – poczatku XX stolit*, Istoryko-kulturnistudij, „Lwiwska Politechnika”, Lwiv, s. 79–90.
- Rocznik J.A., 2015a, *Żaliznyczni wokzały jak czastyna architekturnoji identyczności kraju*, Tezy II Miżnarodnoji naukowo-praktycznoji konferenciji „Istoryko-kulturna spadszczyna w demokratycznemu suspilstwi: spryjannia diałohu, prymyrenniu ta widpowidalnosti (wid 17–18 kwitnia 2015 roku), Nacionalnyj uniwersytet „Lwiwska Politechnika” Instytut Humanitarnych Isocialnych Nauk, Kafedra Istoriji Ukrajiny ta Etnokomunikaciji, s. 75–78.
- Rocznik J.A., 2015b, *Architekturni typy wokzaliw żaliznyci Peremyszl – Suczawa*, Wisnyk NU „Lwiwska Politechnika” Architektura, 816, s. 72–79.

- Rocznik J.A., 2015c, *Osoblywosti architektury zaliznychnykh wokzaliw Bukowyny*, Suczasnii problemy architektury ta mistobuduwannia, Wypusk No 40, Kyjiw KNUBA, s. 281–294.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie*, Dz.U., 1998, nr 151, poz. 987.
- Sołowij Ł.S., 2011, *Osoblywosti formuwannia specialnykh typiw żytła dla bezdomnykh*, Awtoref. dysertaciji na zdobuttia naukowoho stupenia kandydata architektury, Lwiw, s. 28.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, „Monografie”, 7, IGiPZ PAN, Warszawa.
- Ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*, Dz.U., 2000, nr 84, poz. 948, ze zm.
- Ustawa o transporcie kolejowym z dnia 28.03.2003 r.*, Dz.U., 2003, nr 86, poz. 789, ze zm.
- Załoski D., 2009, *Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] Jarczewski W. (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji. Śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojkowe*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków.
- Załoski D., 2014, *Dworzec kolejowy – jaki był, jaki jest i jaki być powinien?*, TTS, „Technika Transportu Szynowego”, 21 (7–8), s. 7–16.
- Zamkowska S., 2011, *Dworce jako element wizerunku kolei*, „Logistyka”, 3, s. 3075–3084.

Abstract

In Poland and in Ukraine, railway areas are managed by state enterprises. Both countries are facing the problem of depreciation of railway property, especially along railway lines that are no longer used. The purpose of this article is to present the situation of railway stations in small and medium-sized towns in Poland and in Ukraine with a particular focus on the functional changes. These stations constitute assets which, due to the development of railways and road transport, are losing their usefulness in some locations. In both countries there are objects of this kind, in a state of disrepair and falling into ruin. Only finding a new use for these buildings can save them from ultimate damage. In Ukraine, converting small and medium-sized station buildings into housing units is the specificity of the transformations. In Poland, housing developments appear along railway lines no longer in use (provisions of law put restrictions on this type of transformations).

Keywords

Railway station, housing function, functional changes, Ukraine, Poland.