

Różne sposoby zagospodarowania obszarów pokolejowych w wybranych gminach Wielkopolski

dr hab. inż. Natalia Walczak, Katedra Inżynierii Wodnej i Sanitarnej, dr inż. Zbigniew Walczak, Katedra Budownictwa i Geoinżynierii Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu

1. Wprowadzenie

Wynalezienie kolei było niezwykłym wydarzeniem w dziejach ludzkości. Dzięki niej rozwinął się przede wszystkim transport towarowy. Znacznie wzrosła również mobilność ludzi, ponieważ skomunikowano ze sobą siecią połączeń odległe zakątki. Budowa kolei przyczyniła się również do wielu rewolucji w zakresie wymiany informacji (np. główny użytkownik telegrafu) czy też ujednoczenia czasów lokalnych i krajowych poprzez wyznaczenie stref czasowych na świecie [1]. Technicznie należało wprowadzić pewne standardy, jak choćby stosowanie jednakowych rozstawów torów w Europie (1435 mm), co pozwoliło realizować połączenia międzynarodowe, znormalizowanie narodowych systemów kolejowych, miary, standaryzację ładunków itp. [2]. Kolej obecnie jest najwygodniejszym środkiem transportu, a zwiększające się prędkości pozwalają skrócić czas podróży. Jest też najbezpieczniejszym i ekologicznym środkiem transportu: zajmuje najmniejszą powierzchnię pod budowę infrastruktury, a tym samym wykazuje się małą ingerencją w krajobraz i świat przyrody, nie zanieczyszcza gleb, wód i powietrza oraz nie emitując hałasu w takim stopniu jak transport samochodowy [3]. W przypadku transportu pasażerskiego, jego okres rozwoju datuje się na wiek XIX, czas, w którym powstała znaczna część dworców kolejowych, objętych dziś ochroną konserwatorską. Pozostałe obiekty datuje się na wiek XX i dzieli się je na dworce odbudowane po działaniach wojennych lub budowane od podstaw. Budynek sprzed okresu II wojny światowej stanowią nierzadko perełki architektury o przemyślanej bryle i ciekawym detalu architektonicznym [4]. Kolej dość dobrze rozwijała się i funkcjonowała do lat 80. XX wieku. Praktycznie od początku lat 90. kolej systematycznie traciła udziały w rynku transportu, zarówno towarowego jak i osobowego, co w konsekwencji prowadziło do redukcji sieci kolejowej. Do roku 2016 zauważalna była tendencja spadkowa wykorzystania infrastruktury kolejowej do przewozu towarów oraz osób, co wynikało z wzrostu popularności transportu samochodowego [5]. Konsekwencją tego było likwidowanie wielu połączeń kolejowych, których utrzymanie i modernizacja przestały być opłacalne. Jednak od 2017 roku zauważalny staje się trend wzrostowy, jeśli chodzi o ilość transportowanego kolejaj

towaru oraz ruch osobowy [6]. W 2017 roku, w Polsce, transportem kolejowym przewieziono ogółem 239,5 mln ton ładunków, o 7,6% więcej niż w 2016 roku, natomiast w 2020 r. 218,4 mln ton [7,8]. Na wielkość ruchu kolejowego towarów, a w szczególności ruchu pasażerskiego w roku 2020 niewątpliwie duży wpływ miała pandemia COVID. W ostatnich latach tereny dworców kolejowych oraz otaczające je obszary kolejowe, podobnie jak tereny przemysłowe i powojskowe, stały się tymi fragmentami systemu miejskiego, w których w wyniku wygasania pierwotnej funkcji powstaje wiele obszarów nieużytkowanych. Z uwagi na zmianę sposobu funkcjonowania kolei oraz postęp technologiczny obserwowane jest zjawisko uwalniania terenów przyległych do dworców kolejowych, jak również wyodrębniania się pustych przestrzeni w obrębie samego dworca [9]. Problemy degradacji i izolacji niewykorzystywanych terenów PKP szczególnie dotyczą małych dworców kolejowych. Jednym ze sposobów przeciwdziałania tym tendencjom jest próba ponownego włączenia tych stref do działalności gospodarczej miasta. Proces ten staje się jednym z narzędzi rewitalizacji, której zasięg równy jest otoczeniu dworca, rozumianemu jako obszar jego potencjalnej obsługi [10]. Pojęcie rewitalizacji, z łaciny, oznacza ożywienie, przywrócenie z powrotem do życia. Rewitalizacja oznacza więc zespół działań, w wyniku których zdegradowane fragmenty przestrzeni, doprowadzane są do takiego stanu, w którym zyskują nową funkcję i ponownie stają się atrakcyjnym obszarem ludzkiej aktywności. Rewitalizacja terenów dworcowych, z racji ich najczęściej centralnego położenia w mieście, widziana jest także jako proces mogący przyczynić się do ponownego wykorzystania gruntów miejskich w celu powstrzymania ekspansji miasta na zewnątrz [11] i rozumiana jest jako platforma współpracy wielu podmiotów oraz stanowi pilne wyzwanie dla samorządów miast [12]. Kolej w Polsce podlega od kilkunastu lat silnym procesom modernizacyjnym. Procesy te, trwają cały czas, ale znacznej części społeczeństwa kojarzą się jedynie z regresem kolei. Zmniejszająca się liczba połączeń, zawieszanie ruchu pasażerskiego i towarowego na kolejnych lokalnych liniach, przestarzały tabor i zdekapitalizowana infrastruktura były (i często jeszcze są) pierwszymi skojarzeniami związanymi z transportem kolejowym w Polsce [13]. W ostatnich latach

Rys. 1. Obszar dawnego dworca kolejowego; budynek dworca przekształcony na mieszkania, teren po torowisku przekształconym na działki



zauważyć można jednak wzrost znaczenia transportu kolejowego, szczególnie transportu osobowego w okolicach większych aglomeracji.

Konieczność rewitalizacji obiektów infrastruktury kolejowej wynikać może m.in. z nienależytego standardu ich funkcjonowania, czyli braku remontów i modernizacji od wielu lat. Dodatkowo część obiektów w zasadzie nie spełniała żadnych standardów związanych z dostępnością dla osób niepełnosprawnych i o ograniczonych zdolnościach ruchowych. Liczne bariery architektoniczne uniemożliwiają właściwe korzystanie z budynku. Następnym powodem przeprowadzania restrukturyzacji obiektów jest zły stan techniczny, który powoduje obniżenie poziomu bezpieczeństwa korzystania z nich oraz walorów estetycznych. Rozwiązaniem może być rozpoczęcie procesu inwestycyjnego w środowisku kolejowym, który polega głównie na przekształceniu dotychczas istniejących elementów (trasa linii kolejowej, lokalizacja dworca, funkcjonujący lub wyłączony z użytkowania budynek etc.). Jednak zawsze trzeba pamiętać, że każde przedsięwzięcie ingerujące w infrastrukturę kolejową musi być poprzedzone szczegółowymi analizami i dopiero na tej podstawie można podjąć decyzje wpływające na dalszy los danej stacji kolejowej. Obowiązująca od 2000 roku nowelizacja ustawy (Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 348 z późn. zm.) [14] o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz niektórych innych ustaw daje PKP SA wprost możliwość przeniesienia w drodze umowy na jednostkę samorządu terytorialnego prawa własności albo prawa użytkowania wieczystego nieruchomości wraz z usytuowanymi na niej budynkami dworców

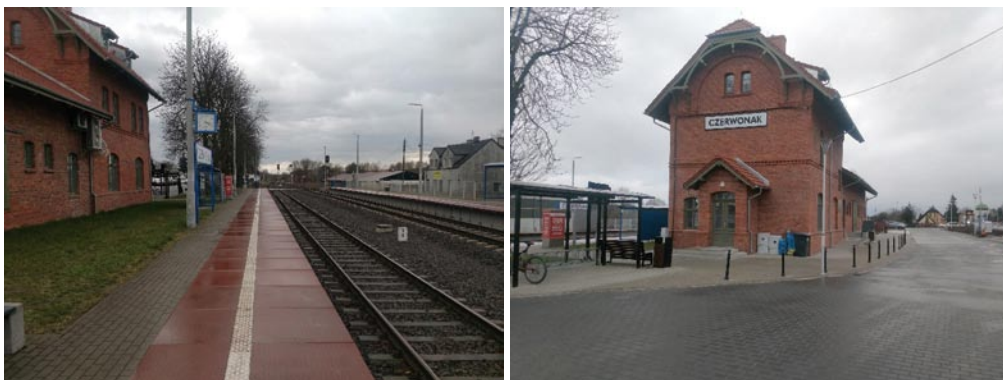
kolejowych. W wyniku tego jednostki samorządowe mogą zagospodarowywać ten obszar zgodnie ze swoimi potrzebami. W artykule przedstawiono wybrane obszary, pierwotnie wchodzące w skład infrastruktury kolejowej, które obecnie różnią się sposobami funkcjonowania.

2. Przykłady rewitalizacji obiektów pokolejowych

Dworce kolejowe i ich otoczenie przekazywane na rzecz jednostek samorządu terytorialnego (gminy, powiaty, województwa) były zazwyczaj w złym stanie technicznym. Ich przystosowanie do realizacji zadań samorządu wymagało znacznych nakładów finansowych. Część gmin zdecydowała się na demontaż szyn i podkładów i parcelizację obszaru na działki budowlane (rys. 1).

Kompleksowa przebudowa obiektu lub jego części powinna nieść za sobą poprawę jakości obsługi i wzrost komfortu podróży w regionie oraz dostosowanie do aktualnych potrzeb. Integracja infrastruktury komunikacyjnej regionu i wprowadzenie nowych funkcji użytkowych i usług towarzyszących (np. biblioteki, urzędy, sklepy) powinno pozytywnie wpływać na odbiór obiektu wraz z jego otoczeniem przez ludność oraz ponowne jego ożywienie. Przykład dworca i otoczenia w Czerwonaku (rys. 2) pokazuje, że współistnienie funkcji transportowych i ogólnomiejskich jest uzasadnionym kierunkiem transformacji terenów kolejowych. Jest on jednym z kilku dworców kolejowych w ramach projektu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej objętych planem rewitalizacji, który zakłada rozbudowę i modernizację połączeń

Rys. 2. Odnowiony dworzec w Czerwonaku pełni obecnie funkcję węzła przesiadkowego oraz siedziby Starostwa Powiatowego w Poznaniu filii Wydziału Komunikacji i Transportu w Czerwonaku



Rys. 3. Odremontowany dworzec w Pobiedziskach pełni również funkcję węzła przesiadkowego oraz od jesieni 2022 r. biblioteki gminnej



Rys. 4. Odrestaurowany zabytkowy dworzec w Bolechowie



na linii Poznań – miejscowości ościenne. Remont infrastruktury kolejowej i rewitalizacja budynków kolejowych obejmuje między innymi zabytkowe dworce w Złotnikach i Gołęczewie [15]. Rewitalizacja ma na celu zachęcenie ludzi, poprzez utworzenie sieci wygodnych połączeń komunikacyjnych, do korzystania z komunikacji zbiorowej w trakcie dojeżdżania do pracy. Budynek dworca, wraz z przyległym parkingiem na samochody oraz zadaszonym parkingiem dla rowerów, przebudowano wraz ze zmianą sposobu użytkowania i pełni obecnie funkcję węzła przesiadkowego oraz siedziby Starostwa Powiatowego w Poznaniu filii Wydziału Komunikacji i Transportu w Czerwonaku. Pozwala to na wprowadzenie obiektów traktowanych do niedawna jako wyizolowane elementy kubaturowe i liniowe, o charakterze wyłącznie transportowym, do pełnienia dodatkowych funkcji służących mieszkańcom gminy.

Przykładem rozszerzenia funkcjonalności obiektu kolejowego może być również zrewitalizowany dworzec w Pobiedziskach,

który pod koniec 2022 roku ma zostać również siedzibą biblioteki publicznej gminy. Dworce te pełnią również funkcję węzła przesiadkowego (rys. 3). W zabytkowym, odrestaurowanym dworcu w Bolechowie (rys. 4) mieści się również siedziba fundacji zajmującej się terapią dziecka oraz klub seniora+.

Małe dworce po przeprowadzonej właściwie restrukturyzacji wkomponowują się charakterem w otaczający je krajobraz. Dodatkowo zachowały wiele cech nadających im rangę obiektów zabytkowych.

Dworzec w Murowanej Goślinie również zostanie odremontowany, obecnie prowadzone są konsultacje społeczne dotyczące funkcji, jakie powinien pełnić gośliński dworzec. Powstał już natomiast zintegrowany węzeł przesiadkowy „parkuj i jedź”.

Dworzec w Owińskach, obecnie zamknięty dla pasażerów, zostanie poddany kompleksowemu remontowi, który obejmował będzie przygotowanie w budynku poczekalni oraz lokali biurowych i usługowych. Wymieniony zostanie dach, ściany zostaną ocieplone, w planach jest nowa

stolarka drzwiowa i okienna. Budynek jest obiektem zabytkowym, w związku z tym wszystko odbywać się będzie pod nadzorem Powiatowego Konserwatora Zabytków. Planowane zakończenie prac to koniec 2023 roku. Dotychczas wyremontowano tylko peron oraz przejście dla pieszych w pobliżu budynku dworca komunikujące parking z plażą miejską znajdującą się około 700 m od peronu.

Ciekawym przykładem rewitalizacji terenów pokolejowych jest była linia D29-381 Oborniki Wielkopolskie-Wronki. Powstała w 1910 roku. 1 stycznia 1992 roku zostały zawieszony przewozy pasażerskie, natomiast ruch towarowy odbywał się jeszcze do 1994 roku na całym odcinku. Trasę sukcesywnie zamykano i wstrzymywano ruch towarowy. Najdłuższy ruch ten odbywał się na odcinku Obrzycko-Wronki do 22 grudnia 2000 roku. 28 lutego 2005 roku linia kolejowa Oborniki-Wronki została skreślona z kolejowego wykazu linii kolejowych D-2, natomiast w 2008 roku linia na terenie gminy Oborniki została rozebrana. Miała

Rys. 5. Trasa rowerowa Oborniki-Stobnica: a) ulica w ciągu dawnej trasy kolejowej, b) infrastruktura rowerowa w Stobnicy





Rys. 6. Koniec trasy rowerowej w pobliżu Stobnicy oraz zabytkowy most nad Wartą w Stobnicy



ona drugorzędne znaczenie i zasięg regionalny, położona jednak była na atrakcyjnym przyrodniczo szlaku krajobrazowym i obecnie jest przykładem symbiozy natury i architektury. W 2018 roku została otwarta trasa rowerowa o długości 2,5 km, biegnąca w śladzie dawnej linii kolejowej (rys. 5). W Obornikach, w miejscu linii kolejowej, została zbudowana ulica im. Juliana Kubiaka na odcinku od dzisiejszego ronda im. Michała Maćkowiaka do skrzyżowania z drogą ze Słonaw na Nowołaskaniec. Dalej trasa rowerowa prowadzi północną stroną doliny Warty do zabytkowego, unikatowego mostu kolejowego o długości 244,8 m i siedmiu przęsłach systemu Gerbera położonego w pobliżu miejscowości Stobnica (rys. 6). Zachowały się natomiast wszystkie budynki dworców kolejowych wzdłuż trasy. Większość z nich jest wpisana do rejestru zabytków i pełnią obecnie funkcje mieszkalne.

3. Podsumowanie

Kolej przez bardzo długi czas była postrzegana jako konserwatywny i zacofany środek transportu. W ostatnich latach jednak bardzo widoczna jest zmiana w podejściu do projektowania infrastruktury kolejowej. Dworce nie są anonimowymi budynkami, ale pełnią bardzo ważną rolę funkcjonalną oraz społeczną. Również społeczeństwo coraz chętniej korzysta z transportu kolejowego przy dojeździe np. do pracy, zwłaszcza jeśli towarzyszy temu stosowna infrastruktura umożliwiająca pozostawienie samochodu, roweru na dworcu i kontynuowanie dalszej jazdy pociągiem, szynobusem. Przestrzeń ta stanowi wówczas jednocześnie rdzeń komunikacyjny łączący przystanki różnych środków transportu w jeden zintegrowany węzeł przesiadkowy.

Rewitalizacja obiektów kolejowych jest bardzo skomplikowanym przedsięwzięciem, a artykuł przytacza jedynie wybrane sposoby realizacji tego zagadnienia przez samorządy. Konsekwentna modernizacja dworców oraz

budowa węzłów przesiadkowych zmierza do stworzenia sprawnie działającego środka transportu publicznego, który spełni oczekiwania podróżnych i mieszkańców miast oraz miejscowości ościennych większych aglomeracji. Uzupełnienie budynków dworców o nowe funkcje służących mieszkańcom gminy (np. biblioteka, funkcje usługowe itp.) spowodować może, że czasami zapomniane już obiekty znów będą w pełni wykorzystywane. Zamierzeniem autorów nie jest wskazywanie właściwych rozwiązań,

a jedynie pokazanie różnych metod poprawy funkcjonowania obszarów pokolejowych.

BIBLIOGRAFIA

- [1] Jerczyński M., Czas kolejowy. Kwartalnik Historii Nauki i Techniki tom 66, 3/2021, str. 61–84, doi:10.4467/0023589XKHNT.21.019.14180.
- [2] Załuski, D. Modernizacja dworców PKP. Architektura-Murator 5/2010, str. 36–41
- [3] Garlikowska M., Ewolucja celów polityki transportu kolejowego w Europie. Problemy Kolejnictwa 2009, 149, str. 108–130
- [4] Jaszczak A., Witkowska, M., Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego 2012, 18, str. 70–81
- [5] Jaworska K., Nowacki G., Transport kolejowy w systemie logistycznym Polski. TTS Technika Transportu Szynowego 2019, 26, str. 46–52
- [6] Rabe M., Zrównoważony rozwój transportu kolejowego w Polsce. Problemy Transportu i Logistyki 2019, 46, str. 19–27
- [7] GUS (2021). Transport – Wyniki Działalności w 2020 r. Warszawa – Szczecin: GUS. Dostępne na: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2020-roku,9,20.html> (dostęp 2022-05-23)
- [8] GUS (2018). Transport – Wyniki Działalności w 2017 r. Warszawa – Szczecin: GUS. Dostępne na: <https://stat.gov.pl/obszary-tematyczne/transport-i-lacznosc/transport/transport-wyniki-dzialalnosci-w-2017-roku,9,17.html> (dostęp 2022-05-23)
- [9] Dreszner K., Perspektywy rewitalizacji dworców kolejowych w Polsce. Problemy Ekologii Krajobrazu 2009, 24, str. 199–205
- [10] Smoliński T., Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach, Czasopismo Techniczne. Architektura 2010, 107, str. 299–309
- [11] Caregnato E., Strategie rewitalizacji urbanistycznej i przedsięwzięcia publiczno-prywatne, [w]: Rewitalizacja miast. Urban regeneration, pod redakcją: Dziekoński O., Baczyński K., Poznań, 2004, str. 17–18
- [12] Gasidło K., Mazur K., Opania S., Pancewicz A., Przekształcenia miast w świetle programów rewitalizacji obszarów miejskich, [w]: Przemiany przestrzeni miast i stref podmiejskich, pod redakcją: Ślodyczka J., Klimek R., Uniwersytet Opolski, Opole, 2006, str. 9–27 ISBN 83-7395-190-3
- [13] Górny J., Rewitalizacja i adaptacja wybranych elementów infrastruktury kolejowej w Polsce, [w]: Dziedzictwo kulturowe-ochrona i adaptacja jako szansa na rozwój, pod redakcją: Tłoczko W., PIKTOR: Łódź, 2008
- [14] Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe (Dz.U. z 2000 r., nr 84, poz. 948 z póź. zm.)
- [15] Ryłukowska A., Rewitalizacja dworców kolejowych w ramach projektu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, Renowacja i Zabytki, 2016, str. 138–143