



Anna Gajna-Korycka, Tomasz Korycki

# Stan dworców kolejowych przed rozpoczęciem programu rewitalizacji – na przykładzie Dolnego Śląska

**Fot. 1.** Najbardziej okazałym, niewykorzystanym i w znacznej mierze zrujnowanym budynkiem jest dworzec w Lubawce, który jedynie przez trzy miesiące w roku, w trakcie kursowania sezonowych pociągów do Trutnova, pełni funkcję w obsłudze pasażerów (29.11.2009 r.). Fot. T. Korycki

Dolny Śląsk jako kraina geograficzna charakteryzuje się bogatą historią związaną z rozległym, jednym z najlepszych w kraju, rozwojem przestrzennym sieci kolejowej. Co się z tym wiąże, długość istniejących kiedykolwiek linii kolejowych wprost przekładała się na liczbę eksploatowanych na tymże obszarze punktów odprawy podróżnych.

Ze względu na stale postępujący już od kilkudziesięciu lat regres długości sieci kolejowej (związany przede wszystkim z rozwojem konkurencyjnych form transportu, ale także z zaniedbaniami w bieżącym utrzymaniu infrastruktury kolejowej) zauważalny jest szybki proces przekształcenia pierwotnie założonej funkcji licznych obiektów dworcowych (fot. 1). W artykule przedstawione zostaną wyniki inwentaryzacji obiektów dworcowych, która przeprowadzono w latach 2009–2011, a więc jeszcze przed rozpoczęciem programu rewitalizacji tych obiektów.

Na omawianym terenie – z uwagi na znaczną niegdyś gęstość sieci kolejowej (w 2000 roku wskaźnik gęstości dla województwa wynosił 9,9 km linii na 100 km<sup>2</sup> powierzchni, natomiast w 2011 r. tylko 8,9 [3]), a także dużą różnorodność czasową i własnościową powstałych linii kolejowych i obiektów towarzyszących – spotkać można rozmaite rozwiązania w zakresie punktów obsługi ruchu pasażerskiego, w tym zarówno pozbawione jakichkolwiek budynków krawędzie peronowe, jak i budynki dworcowe stanowiące prawdziwe zabytki uznane w kraju i za granicą za „perełki architektury”.

W roku 2000 na terenie Dolnego Śląska eksploatowanych było 1970 km linii kolejowych, zaś w 2011 r. długość ta zmniejszyła się do 1779 km. W międzyczasie zaszły duże zmiany w zakresie wykorzystania obiektów dworcowych. Budynki te niegdyś stanowiły kluczowe miejsca życia publicznego w wielu miejscowościach: znajdowały się tam kasy biletowe, niekiedy bary czy restauracje, jak również dostępne były inne usługi, które – wraz z upływem czasu i zanikiem poszczególnych działalności – zaczęły podupadać jako „nieprzystające do obecnych potrzeb”. W tym miejscu nie można zapomnieć, iż ograniczanie działalności miało bezpośredni związek

z sukcesywnym zmniejszaniem się oferty przewozowej kolei lub całkowitą likwidacją ruchu na poszczególnych trasach (por. [1]).



**Fot. 2.** Wnętrze skromnej, lecz dobrze utrzymanej poczekalni dworcowej w Żmigrodzie (02.11.2009 r.). Fot. T. Korycki

Niektóre punkty obsługi pasażerskiej wyposażone w budynki przeznaczone zostały częściowo na mieszkania służbowe dla pracowników kolejowych (nierzadko pełnią one taką funkcję do dnia dzisiejszego). Inne, pozostawione bez nadzoru, zostawały rozkradane i dewastowane przez okolicznych mieszkańców. Natomiast tylko pojedyncze obiekty doczekały się remontów, które przywróciły im dawny blask.

Dzięki uzyskaniu przez Zakład Logistyki i Systemów Transportowych Politechniki Wrocławskiej grantu celowego z Ministerstwa Nauki i Szkolnictwa Wyższego na zadanie pn. *Opracowanie metodyki kształtowania zintegrowanego systemu transportu regionalnego w aspekcie niezawodności i bezpieczeństwa w latach 2009–2011* możliwe było przeprowadzenie inwentaryzacji wszystkich dworców kolejowych na terenie Dolnego Śląska. Stojąc przed możliwością wykonania kompleksowego zestawienia, zdecydowano się przyjąć pewne kryteria dokładnie precyzujące poszukiwane obiekty. Badania w terenie ograniczono wyłącznie do granic administracyjnych obecnego województwa dolnośląskiego (które nie są zbieżne z historycznym kształtem Dolnego Śląska), natomiast „poszukiwane” obiekty – dworce – sprecyzowano jako kiedykolwiek istniejące w ponad 160-letniej historii kolei na tym terenie punkty obsługi podróży w publicznym zbiorowym kolejowym transporcie pasażerskim.

Podczas inwentaryzacji odwiedzone 642 obiekty pełniące wspomnianą powyżej funkcję. Jedynym niezinventaryzowanym punktem pozostał przystanek Turoszów Kopalnia, który znajduje się na terenie zakładu przemysłowego. Do zestawienia odwiedzanych obiektów weszły zarówno czynne dla pasażerów punkty obsługi posiadające budynki, jak i przystanki wyposażone wyłącznie w peron. Ponadto uwzględniono wszystkie historycznie funkcjonujące niegdyś przystanki, których odnalezienie w terenie sprawiało niekiedy dość znaczące trudności z uwagi na niemal całkowite zatarcie śladów ich istnienia.

### Dworce czynne dla podróżnych

Większość czynnych dworców z otwartymi dla pasażerów budynkami znajduje się na głównych stacjach węzłowych województwa, ale także w miejscowościach, gdzie kolej pełni istotną rolę komunikacyjną dla mieszkańców. Dotyczy to głównych linii, na których istnieje relatywnie dobra oferta przewozowa (nierzadko w miejscach, gdzie transport autobusowy nie jest w stanie skutecznie konkurować z przewozami szynowymi), a także w pobliżu Wrocławia, gdzie wysokie potoki pasażerskie naturalnie uzasadniają funkcjonowanie kasy biletowej oraz poczekalni. Pośród dworców oferujących rozmaite usługi dla podróżnych (poza sprzedażą biletów i informacją) warto wymienić takie miejsca jak: Legnica, Jelenia Góra czy Wrocław Główny, który przed rewitalizacją był znacznie bardziej „otwarty” dla pasażerów oferując liczne usługi przez całą dobę.

Dodatkowo pojedyncze punkty handlowo-usługowe występowały zaledwie na kilku czy kilkunastu (!) innych stacjach, pośród których można wymienić np. Żmigród, Bolesławiec, Lubań Śląski, Oborniki Śląskie, Oleśnicę, Jaworzynę Śląską, Ziębice czy Dzierżoniów Śląski. Ostatni z nich jest pewnym fenomenem, gdyż – pomimo drastycznego ograniczenia kursowania pociągów na linii nr 137, całkowitej likwidacji połączeń dalekobieżnych i zlikwidowania kasy biletowej – w budynku funkcjonował otwarty 7 dni w tygodniu bar oferujący rozmaite ciepłe posiłki (por. fot. 3).

Ponadto warto wspomnieć, że w latach 2009–2010 wciąż udostępniano stosunkowo dużo poczekalni dla podróżnych na dworcach pozbawionych jakiegokolwiek obsługi. Niestety z uwagi na brak pracowników odpowiedzialnych za utrzymywanie czystości i brak dozoru większość z nich była mocno zdewastowana, a zatem niezbyt atrakcyjna dla potencjalnych klientów.



**Fot. 3.** Budynek dworca Dzierżoniów Śląski wyglądem z zewnątrz nie zdradza prężnie funkcjonującego wewnątrz baru; jedynym jego wyróżnikiem jest niewielka tablica reklamowa widoczna poniżej okien pierwszego piętra (22.11.2009 r.). Fot. T. Korycki



**Fot. 4.** Okazały budynek w Boguszów-Gorcach jest całkowicie opuszczony (06.12.2009 r.). Fot. T. Korycki



**Fot. 5.** Po wyburzeniu murowanego budynku na przystanku Kwieciszowice (znajdował się po lewej stronie, gdzie pozostałości przykryte są śniegiem) brakuje jakiegokolwiek schronienia dla pasażerów. Charakterystyczne dla Śląskiej Kolei Górskiej niewielkie budyneczki dworcowe (lub ich zrujnowane pozostałości) podziwiać wówczas można było jeszcze na kilku innych przystankach, m.in. Ciechanowice i Ubocze, który już w 2009 r. przeznaczony był do rozbiórki (20.10.2009 r.). Fot. T. Korycki



Fot. 6. Budynek dworcowy Kowary strazy zamurowanymi oknami (widok od strony miejscowości, 21.10.2009 r.). Fot. T. Korycki

## Dworce nieczynne dla podróżnych

Najliczniejszą grupę na liniach czynnych w ruchu pasażerskim tworzą stacje i przystanki kolejowe przy liniach, gdzie istnieją budynki dworcowe, które wykorzystywane są wyłącznie do celów mieszkaniowych lub innych niezwiązanych z obsługą podróżnych (np. jako pomieszczenia dla służb liniowych). W takich miejscach typowym widokiem jest zdewastowana i zabarykadowana część budynku (najczęściej pierwsza kondygnacja), stanowiąca niechlubną wizytówkę kolei. Przykładami są takie dworce jak: Jawor, Strzegom, Jedlina Zdrój, Gryfów Śląski, Szczytna, Czernica Wrocławska czy Boguszów-Gorce.

## Punkty obsługi bez budynków

Kolejną grupę na trasach z prowadzonym ruchem pasażerskim stanowią przystanki kolejowe niewyposażone w budynek dworcowy. Wiele z nich posiadało niegdyś obiekty różnicowanej wielkości, które z rozmaitych powodów uległy zniszczeniu. Jako zaletę takiej sytuacji można wymienić brak bezpośredniego zagrożenia dla podróżnych w postaci zrujnowanego budynku. Z drugiej zaś strony przystanki takie najczęściej nie są wyposażone choćby w wiatę



Fot. 7. Dworzec w Drozdowicach Wielkich, zbudowany w stylu charakterystycznym dla dawnej prywatnej kolei Legnica Północna-Kobylin, jako jeden z nielicznych zachował się bez większych przeróbek i malowania ceglanej elewacji farbą (w odróżnieniu np. od budynku w Wielosiu Legnickiej czy Pątnowie Legnickim). Obecnie, rozszabrowany i pozbawiony części dachu, przeznaczony został do rozbiórki jeszcze w 2013 roku (06.10.2009 r.). Fot. T. Korycki

czy zadaszenie, gdzie podróżni mogliby się schronić w przypadku niekorzystnych warunków atmosferycznych. To z kolei obniża komfort oczekiwania na podróż, zniechęcając do korzystania z usług przewoźników kolejowych. Jako przykłady można wymienić Kwieciszowice przedstawione na fotografii, Batowice Lubańskie czy Świerki Dolne.

Jako zupełnie inną kategorię należy potraktować dawne miejsca odprawy pasażerów na liniach z zawieszonym ruchem i/lub zlikwidowaną infrastrukturą liniową.

## Dawne dworce

Prawie jedną trzecią wszystkich obiektów stanowią budynki dworcowe, w których wciąż istnieją mieszkania służbowe dawnych (i obecnych) kolejarzy, znajdujące się najczęściej na górnych kondygnacjach. W takich budynkach na parterze wiele pomieszczeń (dawniej wykorzystywanych do prowadzenia ruchu lub innej działalności okołokolejowej) jest nieużywanych i/lub zdemolowanych. Ponadto widoczna jest obojętność lokatorów, wynikająca z niewielkiego przywiązania do własnego lokum z uwagi na brak udziałów we własności, a co za tym idzie – ograniczony/zminimalizowany wpływ na dalsze losy budynku. Jako przykłady można podać np. Mierczyce, Świętoszów, Łągiewniki Dzierżoniowskie, Złotoryję, Bolków, Wojcieszów Górny, Wiązów, Bielawę Zachodnią, Dobrzykowice Wrocławskie, Syców, Przemków Odlewnię czy Kowary (por. fotografia).

Niestety wraz z całkowitą likwidacją przewozów oraz odejściem ostatnich lokatorów coraz więcej niegdyś istniejących budynków zamienia się w „trwałe ruiny” (sukcesywnie dewastowane przez okolicznych mieszkańców oraz przyrodę). Pozostałości budynków nierzadko służą mieszkańcom okolic jako źródło materiałów budowlanych oraz opałowych (np. drewniane balustrady, podłogi, ościeżnice, belki stropowe), a także składowisko niechcianych odpadów, zaś dla młodzieży stanowią miejsce spotkań. Takich budynków na terenie Dolnego Śląska jest bardzo wiele, a pośród nich wymienić można choćby: Gołębice, Kamień Górski, Drozdowice Wielkie, Kowary Średnie, Marcinowice Świdnickie czy Bukówek. Jako głównego przedstawiciela tej grupy wskazać należy Lubawkę, drugi pod względem powierzchni budynek dworcowy na Dolnym Śląsku (po Wrocławiu Głównym), który przedstawiono na zdjęciu nr 1.



Fot. 8. Jedyne zachowane w oryginalnym kształcie budynki dworcowe w Marcinowicach Świdnickich, charakterystyczne dla małych stacji na odcinku Sobótka-Świdnica, jest obecnie całkowicie zrujnowany i już w 2009 roku przeznaczony został do rozbiórki. Pozostałe budynki – w Strzelcach Świdnickich i Szczepanowie – są mocno przebudowane, ale zamieszkałe (21.07.2009 r.). Fot. T. Korycki



**Fot. 9.** Zrujnowany, okazały budynek dworca Bukówek (a) jest szabrowany przez okoliczną ludność (b) z kostki brukowej, instalacji (na złom) i materiałów konstrukcyjnych (na opał), a jednocześnie traktowany jako wysypisko śmieci (c). W 2009 roku przeznaczony został do rozbiórki (27.07.2009 r.). Źródło: [2]

### Dawne punkty obsługi bez budynków

Ostatnią spośród wydzielonych grup stanowią obiekty nierzadko zapomniane i trudne do odnalezienia z uwagi na zachodzące przez lata zmiany w zagospodarowaniu terenu (m.in. zarośnięcie okolicy przez dziką roślinność, naturalne bądź celowe zniszczenie wszelkich zabudowań związanych z dawniej istniejącymi w tych miejscach punktami odprawy podróżnych). Podobnie jak poprzednie, także i te miejsca traktowane są przez okolicznych mieszkańców jako „ziemia niczyja”. Skutkuje to sukcesywnym rozkradaniem wszelkich cennych pozostałości w postaci kostki kamiennej, którą wyłożone były niemalże wszystkie drogi dojazdowe, perony oraz place ładunkowe, a także krawężników stanowiących niegdyś krawędzie peronowe. Do grupy tej zaliczyć możemy m.in. Łagiewniki Średzkie, Budziszów czy Parszowice.

### Przyszłość budynków dworcowych

W związku z wejściem w życie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe [4] od roku 2000 pojawiła się możliwość zbywania niepotrzebnych elementów majątku, jakimi z pewnością w wielu przypadkach były dawne budynki dworcowe. Pośród chętnych zna-

leż mogliby się zarówno najemcy mieszkań służbowych (zwłaszcza w obiektach mniejszych), samorządy, przedsiębiorstwa, jak i osoby fizyczne.

W związku z ogromnym regresem pasażerskiego transportu kolejowego, widocznym na Dolnym Śląsku zwłaszcza w okresie 1990–2003, a skutkującym wyłączeniem z eksploatacji bardzo wielu linii oraz dworców (por. [1]), wprost niezrozumiałe wydaje się tak długie zwlekanie właściciela (tj. PKP) z decyzją o pozbyciu się niepotrzebnych elementów majątku czy choćby ich długoterminowym wynajęciu za symboliczną kwotę. Liczne budynki znajdowały się bezpośrednio po wstrzymaniu ruchu wciąż w stosunkowo dobrym stanie technicznym. Pozostawienie jednak zabudowań przez kilkanaście lat bez opieki doprowadziło do ich błyskawicznej degradacji.

Dopiero w drugim dziesięcioleciu XXI wieku zauważalne stały się faktyczne działania związane z przekazywaniem samorządom poszczególnych obiektów, a także (choć w bardzo niewielkim stopniu) ich sprzedażą na wolnym rynku. W tym miejscu wypada wymienić takie dworce jak Karpacz czy Stronie Śląskie (przebudowane na lokalne centra kulturalne), Świdnica Miasto (przekazany samorządowi do budowy centrum przesiadkowego) oraz Szklarska Poręba Górna (na razie dworzec ten nie zmienił swojego przeznaczenia).



**Fot. 10.** Budynek dworcowy Lubin Górnicy w czasach administracji PKP, po zamknięciu (a – 17.08.2008 r.) oraz bezpośrednio po przejęciu przez Gminę Miejską Lubin podczas wyburzania (b – 05.08.2012 r.). Obecnie w miejscu dawnego budynku znajduje się wybrukowany plac. Fot. T. Korycki

Nietypowy natomiast jest przypadek dworca Rudna Miasto, gdzie zniszczony i częściowo spalony obiekt został całkowicie wyburzony, a następnie odbudowany przez gminę Rudna z dbałością o nawiązanie do bryły dawnego obiektu (obecnie znajduje się tam komisariat policji). Na uwagę zasługują też przeprowadzony remont i rozbudowa przejścia podziemnego.

Z drugiej zaś strony należy wspomnieć dworzec Zgorzelec Miasto (obiekt kupiony przez prywatnego przedsiębiorcę i niszczący do dnia dzisiejszego) czy Lubin Górniczy, który po przejęciu przez władze miasta pod budowę centrum przesiadkowego, pomimo protestów lokalnej społeczności, został natychmiast wyburzony. Obecnie teren ten pozostaje wciąż niezagospodarowany.

## Podsumowanie

Podkreślić należy, że w obecnych czasach – z uwagi na regres przewozów kolejowych – nawet czynne budynki dworcowe są zwykle mało atrakcyjnymi miejscami dla osób prowadzących działalność gospodarczą związaną z handlem czy usługami. Wizerunek dworców, stanowiących dla pasażerów swoistą bramę do kolei, został przez ostatnich 20 lat – delikatnie rzecz ujmując – „lekkonadszarpnięty”. Często są to miejsca zaniedbane, zdewastowane, a w związku z brakiem odpowiedniej opieki – przyciągające margines społeczny. Wszystkie te czynniki tworzą swoiste błędne koło, które daje niewielką szansę na zmianę tego stanu rzeczy. Co więcej, warto zwrócić uwagę na fakt, iż obecny status prawny obiektów będących w zarządzie spółek PKP S.A. i konieczność ustalania rynkowych stawek czynszu (w odniesieniu do lokalnego rynku nieruchomości) nie pozwalają na wprowadzenie odpowiednich działań stymulujących zainteresowanie potencjalnych najemców. Oczywiście podstawowym problemem pozostaje wciąż jakość oferty przewozowej, która powinna być głównym czynnikiem w sposób naturalny „przyciągającym” klientów na dworzec. Dopiero odpowiednie połączenie obydwu wyżej wymienionych czynników jest w stanie zapewnić w przyszłości trwałą sukces.

Prowadzone obecnie przez PKP S.A. rewitalizacje strategicznie istotnych obiektów (np. Legnica, Wałbrzych Miasto, Wrocław Brochów, Wrocław Kuźniki, Jaworzyna Śląska, itd.) są w stanie przynieść chwilową poprawę wizerunku otoczenia, zwłaszcza medialną. Jeśli jednak nie wykorzysta się tego momentu we właściwy sposób, tj. jeżeli poziom utrzymania, opieki zarządcy oraz liczba najemców pozostaną na tak niskim poziomie, jak było to przed remontem (wyjątkiem był Wrocław Główny, który przed rewitalizacją cechował się wysokim poziomem zagospodarowania punktów handlowych i usługowych, a obecnie – rok po zakończeniu remon-



**Fot. 11.** Wybudowany w latach 30. XX wieku budynek dworcowy w Gołębicach jest sukcesywnie ograbiany przez okolicznych mieszkańców i grozi zawaleniem (22.07.2009 r.). Fot. T. Korycki

tu – jest tego zupełnym przeciwieństwem), nie ma szans na trwałą zmianę tej sytuacji. Nadal istotną, choć oczywiście niezależną od zarządcy obiektów, kwestią pozostaje jakość samej oferty przewozowej.

Na zakończenie warto wspomnieć, iż przedstawiona we wstępie liczba 643 obiektów (tab. 1.) jest już nieaktualna, ponieważ na terenie Dolnego Śląska w ciągu ostatnich kilku lat – w ramach modernizacji linii czy w związku z potrzebami lokalnej społeczności – powstały nowe przystanki: Wrocław Stadion (2012 r.) czy Pierwoszków (2012 r.). Aktualnie budowany jest przystanek Wrocław Osobowice Cmentarz. Są to inwestycje relatywnie niewielkie (ponieważ powstałe obiekty posiadają niewiele ponad krawędzie peronowe i wiatę), ale w założeniach mające istotnie wpływać na zwiększenie zainteresowania ofertą kolejową.

W ostatnich miesiącach zauważyć się dało wzmożone działania spółek z grupy PKP odnoszące się do uporządkowania sytuacji z pozostającymi w dyspozycji spółki nieruchomości, w tym również dworcami. Zrzućmy i zdewastowane obiekty planuje się wyburzyć (m.in. Chociemyśl, Jemielnia Oleśnicka czy Kamień Górski), natomiast niepotrzebne z punktu widzenia obsługi podróżnych obiekty zostaną przekazane lokalnym samorządom lub sprzedane osobom prywatnym. Oferowane obiekty niestety nierzadko znajdują się już w złym stanie technicznym, co wymagać będzie od nowych właścicieli poniesienia ogromnych nakładów finansowych na przywrócenie im choćby funkcji mieszkalnych (np. Gołębice). Długoletnie zaniedbania spowodowały, że wiele z niegdyś istniejących obiektów zostało już bezpowrotnie utraconych, a obecne działania zarządcy dworców można ocenić jako bardzo spóźnione.

## Bibliografia:

- [1] Molecki B., Gajna-Korycka A., Korycki T., Restel F.J., *Usamodzielenie transportu regionalnego w Polsce*, [w:] B. Molecki (red.), *Rola samorządu w kształtowaniu transportu regionalnego w Polsce i w Europie*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2010.
- [2] Torz M., *Dworce nie będą straszyć, bo PKP szykują rewolucję*, „Gazeta Wroclawska” (wyd. z 19.05.2009 r.): <http://www.gazetawroclawska.pl/artukul/118524,dworce-nie-beda-straszyc-bo-pkp-szykuja-rewolucje,id,t.html> (dostęp z dnia 23.08.2013 r.).
- [3] *Transport – wyniki działalności w 2011 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa 2012.
- [4] Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”: Dz.U. 2000, Nr 84, poz. 948 z późn. zm.

## Autorzy:

mgr inż. **Anna Gajna-Korycka**: absolwentka kierunku Transport na Politechnice Wrocławskiej, e-mail: [annagajnakorycka@orange.pl](mailto:annagajnakorycka@orange.pl)  
mgr inż. **Tomasz Korycki**: absolwent kierunku Transport na Politechnice Wrocławskiej, e-mail: [tomaszkorycki@orange.pl](mailto:tomaszkorycki@orange.pl)

**Tab. 1.** Liczebność poszczególnych grup dworców na Dolnym Śląsku wg stanu na lata 2009–2011

Grupa	Liczba	Udział [%]
Dworce czynne dla podróżnych	89	14
Dworce nieczynne dla podróżnych	119	18
Punkty obsługi bez budynków	43	7
Dawne dworce	203	32
Dawne punkty obsługi bez budynków	189	29
SUMA	643	100

Źródło: oprac. własne.