

Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2016, 19(2), 44-55

DOI 10.4467/2543859XPKG.16.010.6308

WYPOSAŻENIE W USŁUGI WYBRANYCH ZREWITALIZOWANYCH DWORCÓW KOLEJOWYCH W POLSCE I ICH OTOCZENIA

Service facilities in selected revitalized railway stations and its surroundings in Poland

Piotr Kosmowski

Pracownia Rewitalizacji Miast, Instytut Geografii Miast i Turyzmu, Wydział Nauk Geograficznych, Uniwersytet Łódzki, Kopcińskiego 31, 90-142 Łódź

e-mail: piotr.kosmowski@geo.uni.lodz.pl

Cytacja:

Kosowski P., 2016, Wyposażenie w usługi wybranych zrewitalizowanych dworców kolejowych w Polsce i ich otoczenia, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19(2), 44-55.

Streszczenie: Rewitalizacja w swoim podstawowym znaczeniu jest procesem, który ma na celu ożywienie obszarów zdegradowanych (materialnie i społecznie). Problem degradacji przestrzeni nie ominął terenów komunikacyjnych, w tym tych otaczających dworce kolejowe w Polsce. W ostatnich latach wiele obiektów kolejowych wraz z kwartałami je otaczającymi zostało poddanych procesowi rewitalizacji, w celu przywrócenia ich do użytkowania oraz nadania im nowego programu funkcjonalnego. Podstawowym problemem badawczym jest pytanie: jakie podmioty lokowane są w zespole dworca kolejowego i jego bezpośrednim sąsiedztwie w wyniku procesu rewitalizacji?

Prezentowane w opracowaniu badanie objęło 5 dworców kolejowych wraz z terenami sąsiednimi, zlokalizowanych w dużych polskich miastach, zrewitalizowanych po 2010 roku. Każdy z obiektów jest innej wielkości i znajduje się w innym mieście. Wyniki badań zaprezentowano w postaci rycin i typogramów struktury programu usługowego nowego użytkowania zrewitalizowanych obiektów. W konkluzji zidentyfikowano cechy tego zróżnicowania oraz wyjaśniono jego uwarunkowania.

Słowa kluczowe: dworzec kolejowy, jakość przestrzeni miejskiej, rewitalizacja, transport kolejowy

Abstract: Revitalization in its basic meaning is a process that revives degraded areas (materially and socially). The problem of degradation of space did not spare areas of communication, including those surrounding train stations in Poland. In recent years, a number of railway facilities with quarters surrounding them have been subjected to the process of revitalization, in order to restore them to use and give them a new functional program. The basic research problem is the question: what institutions are located near the railway station and its immediate neighboring as a result of the revitalization process?

Presented in the development of study included 5 railway stations with neighboring areas, located in big Polish cities, revitalized after 2010. Each object is a different size and is located in another city. The results of the research presented in the form of figures and diagrams structure the program of the new use of revitalized buildings. In conclusion, the identified features of this differentiation and explains its conditions.

Key words: railway station, the quality of urban space, revitalization, rail transport

Artykuł powstał w ramach projektu badawczego sfinansowanego ze środków Narodowego Centrum Nauki o sygnaturze DEC-2014/15/B/HS4/01940.

1. Wstęp

Zaległości w modernizacjach i bieżących remontach dworców kolejowych spowodowały konieczność przeprowadzenia kompleksowych prac w wielu miastach na terenie całego kraju bądź zamknięcie obiektów. Stwierdzenie takie potwierdza np. *Raport Najwyższej Izby Kontroli z 2008 roku (Stan techniczny...*, 2008). Większość z podjętych prac remontowych prowadzonych w ostatnich latach (zwłaszcza po przystąpieniu do Unii Europejskiej) nazywano rewitalizacjami. Pod pojęciem rewitalizacji specjaliści z różnych dziedzin dostrzegają rozliczne działania. Na potrzeby tego artykułu autor przyjął za S. Kaczmarek (2001, 2005, 2010), że rewitalizacja jest to ogół planowych procesów zachodzących w mieście mających na celu ożywienie jego fragmentu, w tym konkretnym przypadku – dworców kolejowych i ich otoczenia. Tak rozumiana definicja tego pojęcia jest zbieżna z używaniem go do określenia zakresu prac prowadzonych na dworcach kolejowych i w ich otoczeniu w Polsce.

Kluczowym elementem powodzenia rewitalizacji dworców kolejowych wydaje się prawidłowe zaprogramowanie funkcji, jakie mają one pełnić po przeprowadzeniu całego procesu. Rewitalizacja dworca kolejowego powinna objąć nie tylko remont i adaptację budynku stacyjnego, ale również przekształcenia terenów przyległych. Oba te procesy powinny być poprzedzone dogłębną analizą potrzeb obecnych i potencjalnych użytkowników tej przestrzeni oraz znalezieniem najlepszych dla nich rozwiązań. Równie ważne jest spojrzenie perspektywiczne na plany i trendy zmian w liczbie przewożonych pasażerów w danych relacjach (potencjalnych podstawowych użytkowników rewildizowanych dworców kolejowych).

Celem niniejszego tekstu była próba odpowiedzi na problem badawczy – jakie podmioty lokowane są w zespole dworca kolejowego dużych miast i w jego bezpośrednim sąsiedztwie w wyniku rewitalizacji? W toku prac nad odpowiedzią na postawione pytanie autor skonstruował hipotezę – zrewitalizowane dworce kolejowe w dużych miastach w Polsce są wyposażane w podmioty tego samego typu i w takich samych proporcjach. Do jej sprawdzenia przeprowadzono m.in. analizę podmiotów, które użytkują podane rewitalizacji objekty.

2. Przegląd literatury

Dworzec kolejowy to nie tylko budynek. A. Romanowicz (1970) wydzielił jego trzy strefy składowe: strefę kolejową dworca, dworzec (rozumiany jako budynek) i strefę miejską. Strefa kolejowa obejmuje: układ torów,

zespół peronów oraz trasy ewakuacyjne. Do strefy miejskiej dworca badacz zaliczył natomiast otoczenie budynku dworcowego – plac przydworcowy, w pobliżu którego powinny się znaleźć objekty handlowe, usługowe i rozrywkowe.

W procesie budowy dworca ważne jest powstanie jego dobrego programu, w którym określono by potrzeby i „w wyniku którego następuje skryształowanie zamiaru w zakresie – co i gdzie ma powstać” (Szmajdowicz, 1968). Do tego potrzebne jest dokonanie rozeznania w terenie (przed rozpoczęciem inwestycji), które według uwspółcześnionej wersji zaleceń E. Szmajdowicza (1968) powinno objąć:

- analizę studiów uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego oraz miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,
- określenie charakteru ośrodka miejskiego,
- rozeznanie odnośnie do komunikacji (dalekobieżnej autobusowej i miejskiej),
- określenie istniejących i przewidywanych usług usytuowanych w pobliżu dworca (gastronomia, poczta, fryzjer, kwaciarnia itd.),
- przeprowadzenie rozeznania co do ewentualnej modernizacji bądź rozbudowy stacji w przyszłości,
- określenie liczby podróży w godzinach szczytowych z podziałem na ruch dalekobieżny, podmiejski i miejski.

Należy więc uznać, że w wielu wypadkach powodem złej jakości przestrzeni miejskiej ukształtowanej wokół dworców kolejowych jest brak ich programowania już w momencie budowy (lub modernizacji). T. Smoliński (2010) wskazuje, że poszukiwanie relacji dworca kolejowego z otoczeniem ma dwa cele: pomaga określić kierunki rewitalizacji oraz łączy go z wpływającymi na nią podstawowymi zmianami przestrzennymi. E. Szmajdowicz (1968) zwrócił również uwagę na to, że wiele z projektów dworców realizowanych po II wojnie światowej w Polsce było zdezaktualizowanych już z chwilą rozpoczęcia ich realizacji, „sprzecznych z rozwojem życia i ze stawianymi przez życie wymaganiami”. Efektem złego zaprogramowania dworców jest np. krytyka ich wykonania przez klientów kolei. Należy pamiętać, że jakość przestrzeni miejskiej dworca i jego otoczenia ma wpływ na obraz całego miasta, jaki zapisuje się w pamięci osób przyjezdnych.

W. Czarnecki (1962) wskazuje, że „w zespole przy placu dworcowym sam dworzec powinien być głównym motywem dominującym nad otoczeniem. Podróżny z daleka powinien orientować się i widzieć, gdzie jest główne wejście do hali odjazdowej”. Tylko nieliczne dworce w Polsce są widoczne z daleka. Często stosowanym na świecie rozwiązaniem są wieże zegarowe (np. Gdańsk Główny, Seattle King Street,

Soczi) lub umieszczanie przed dworcem obszernych placów (np. Wrocław Główny, Olsztyn Główny, Ipoh w Malezji), tak by budynek dworca nie przylegał do innych i dzięki temu nie był przez inne budowle zasłaniany. Rewitalizacja dworców kolejowych powinna więc w szerszym kontekście urbanistycznym wpływać na polepszenie czytelności układu przestrzennego, w którym się on znajduje, a zwłaszcza dojścia do samego budynku. W tym celu ważne jest, by na etapie planowania/projektowania zwrócić uwagę na dobrą widoczność budynku dworca (przynajmniej z odległości przystanków komunikacji miejskiej, które go obsługują). Zadanie to można zrealizować, zaczynając od zbadania faktycznego zasięgu oddziaływania dworca (np. poprzez obserwację towarzyszącą czy też badania ankietowe), następnie określenia obecnej widoczności budynku dworcowego i określenia metod polepszenia obecnej sytuacji (np. poprzez przycięcie koron drzew, lepsze oświetlenie, ustawienie czytelnych znaków informacji przestrzennej, kolorową kostkę brukową prowadzącą do wejścia i in.).

Użyte w tytule i problemie badawczym sformułowanie „otoczenie dworca” jest rozumiane przez autora jako strefa miejska dworca wspomniana przez A. Romanowicza (1970) oraz obiekty, które bezpośrednio z nią sąsiadują.

3. Metodologia badań

Przeprowadzona analiza, która miała doprowadzić do odpowiedzi na postawiony problem badawczy i zweryfikować hipotezę, była rozłożona na kilka etapów. Wyboru przypadków dokonano na podstawie przyjętych, wspomnianych już wcześniej dwóch kryteriów: czasu przeprowadzenia rewitalizacji i lokalizacji dworca w dużym mieście. Granicznymi warunkami przekształceń było przeprowadzenie ich po 2010 roku i umiejscowienie w różnych miastach Polski.

Po dokonaniu wyboru dworców (Bydgoszcz Główna, Kraków Główny, Łódź Widzew, Poznań Główny oraz Wrocław Główny) rozpoczęto zbieranie szczegółowych danych (zdjęć lotniczych z lat 2009-2016, fotografii prezentujących zachodzące zmiany budynku dworcowego oraz jego otoczenia), a także informacji na temat samego dworca. Zebrane dane posłużyły następnie do zdiagnozowania zmian, jakie zaszły w otoczeniu dworca i wyznaczeniu 4 typów obszarów na rycinach:

1. obszary, gdzie przeprowadzono wyburzenia (czerwony);
2. obszary, gdzie wybudowano nowe obiekty (zielony);
3. obszary poddane modernizacji (żółty);
4. obszary, które nie uległy zmianom (niebieski).

Na podstawie materiałów opublikowanych przez PKP na stronie dedykowanej dworcem zarządzanym przez spółkę (*Nasze dworce...*) oraz strony poświęconej wolnym powierzchniom do najmu w tych obiektach, a także badaniom terenowym dla każdego z dworców przygotowano typogramy. Do ich przygotowania posłużyła klasyfikacja wykonana przez PKP na potrzeby planów umieszczanych na stacjach kolejowych. Obejmuje ona 7 kategorii:

- obsługa pasażerska,
- usługi,
- bary sałatkowe, kanapkowe, inne,
- kawiarnie,
- prasa, książki,
- kosmetyki, galanteria, akcesoria,
- cukiernie, artykuły spożywcze.

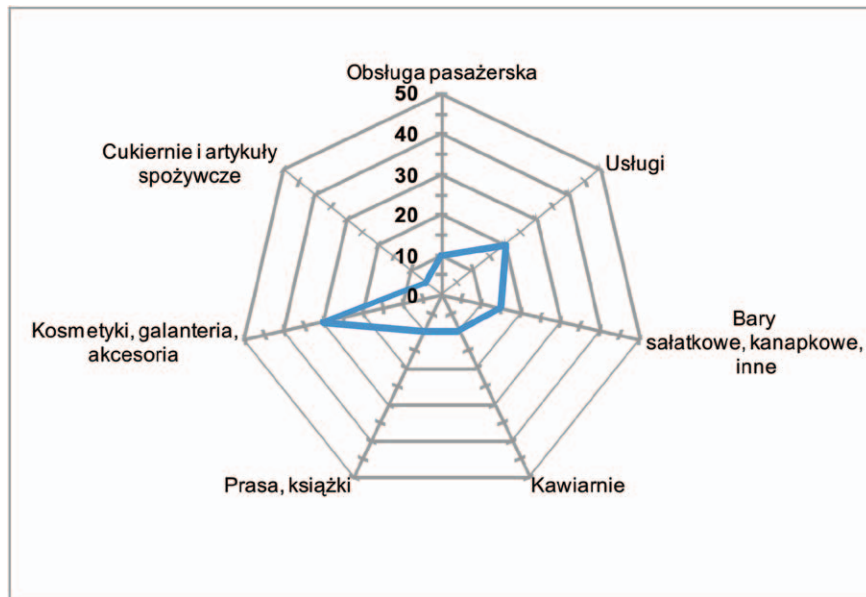
Ostatnim etapem przyjętej procedury było zweryfikowanie postawionej hipotezy i wyciągnięcie wniosków. Zastosowana metoda pozwoliła na wyjaśnienie pewnych lokalnych uwarunkowań wpływających na zróżnicowanie i cechy programu funkcjonalnego poszczególnych dworców.

4. Opis

Wybrane do analizy stacje zostały poniżej przedstawione alfabetycznie według schematu: historia stacji – zmiany w wyniku rewitalizacji – współczesne użytkowanie. Do przygotowania opisów na temat poszczególnych dworców posłużyły trzy prace: T. Lijewskiego (1959), Z. Taylora (2007) oraz strony internetowej PKP (*Nasze dworce...*).

Stacja Bydgoszcz Główna powstała w 1851 roku początkowo jako stacja końcowa odcinka Pruskiej Kolei Wschodniej (odcinek Piła-Bydgoszcz), 10 lat później uzyskała połączenie z Warszawą. Współcześnie jest stacją węzłową. Budynek dworcowy przechodził kilkukrotne przebudowy, a analizowany obiekt w Bydgoszczy jest całkowicie nowym obiektem wybudowanym w miejscu starego budynku dworca zewnętrznego. Oficjalne otwarcie nastąpiło w październiku 2015 roku, po niespełna 16 miesiącach od zamknięcia starego i wyburzeniu go. W nowym gmachu podróżnym udostępniono dwie kondygnacje, zlokalizowano tam łącznie 20 podmiotów (ryc. 1). Reprezentują one każdą kategorię wydzieloną przez PKP. Ponad 30% stanowiły te związane z kosmetykami, galanterią i akcesoriami.

W obiekcie umiejscowiono także powierzchnie biurowe przeznaczone pod wynajem. Stacja w Bydgoszczy posiada również drugi budynek dworcowy (tzw. budynek wewnętrzny dworca) zlokalizowany pomiędzy peronami 3. i 4., który modernizowano

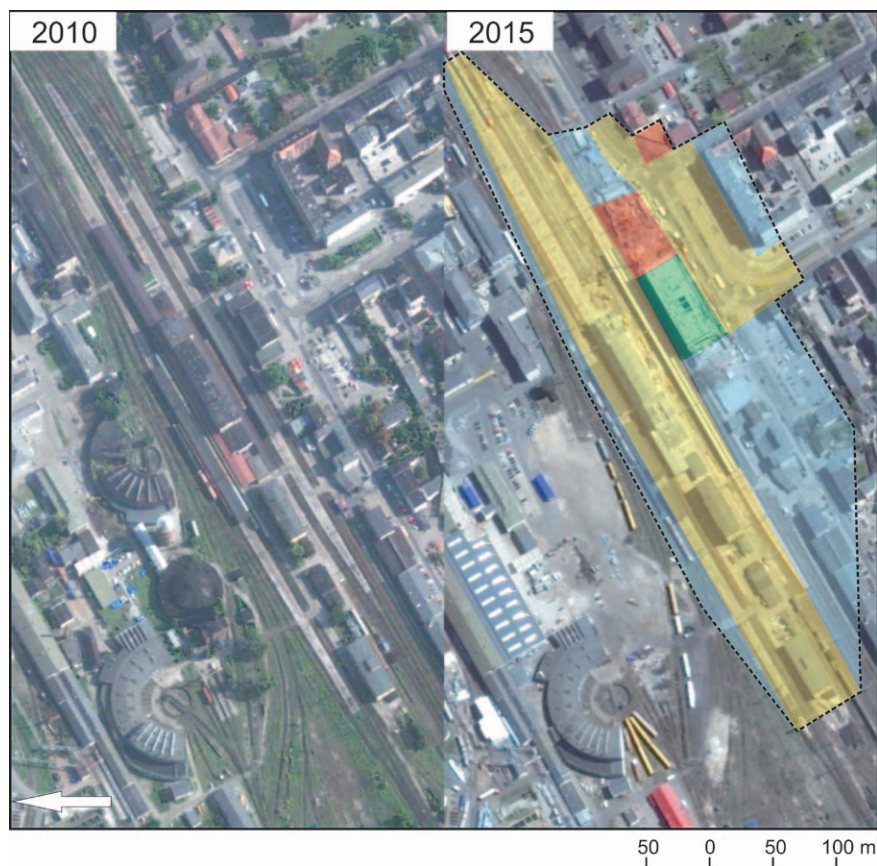


Ryc. 1. Struktura podmiotów użytkujących dworzec Bydgoszcz Główna w 2016 roku [% podmiotów]

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie badań terenowych i strony internetowej *Nasze dworce...*

równoległe z budową nowego budynku. Wewnątrz udostępniono podróżnym poczekalnię i toalety. Rewitalizacja objęła także perony i zadaszenie nad nimi

oraz elementy informacji pasażerskiej. W ciągu minionych 5 lat zmiany zaszyły również w bezpośrednim otoczeniu dworca (ryc. 2).



Ryc. 2. Analizowany fragment Bydgoszczy wraz z wyznaczonymi typami obszarów (2010 i 2015): wyburzenia (czerwony), nowe obiekty (zielony), modernizacja (żółty), brak przekształceń (niebieski)

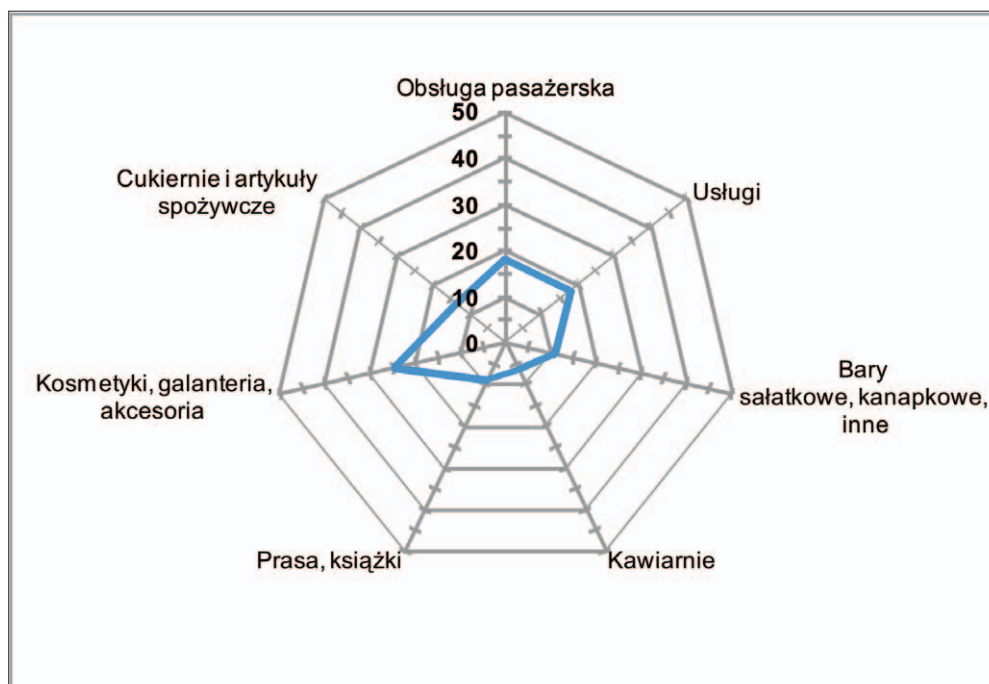
Źródło: opracowanie autora na podstawie zdjęć uzyskanych z Google Earth.

Przebudowano ul. Zygmunta Augusta, poprowadzono tory tramwajowe, które w latach 1888-1990 dochodziły do dworca, nowa pętla (przy ul. Rycerskiej) znajduje się w innym miejscu niż do początku lat 90. XX w. W ramach przebudowy układu drogowego przed budynkiem dworca wyburzono fragment budynku na rogu ulic Warszawskiej i Zygmunta Augusta. Budowa nowego budynku dworcowego skutkowałą również wyburzeniem jednej kamienicy i kilku parterowych punktów z usługami. Wszystkie te prace przyczyniają się do polepszenia jakości przestrzeni miejskiej i łączą dworzec kolejowy z całym miastem.

Pierwszą linią kolejową, która połączyła Kraków, była otwarta w 1847 roku linia do Mysłowic. Początkowo wzniesiony budynek dworcowy do czasu badań przebudowywano trzykrotnie, co było związane z doprowadzaniem kolejnych linii kolejowych i zwiększających się potrzeb w obsłudze podróżnych i towarów. Współcześnie użytkuje się inny obiekt. Został on wybudowany w całości od nowa. Znanymi jest wiele planów mówiących o konieczności przebudowy i przeniesienia dworca głównego w stolicy Małopolski, jednak do prac przystąpiono dopiero w połowie lat

80. XX w. Rozpoczęto od budowy nowych peronów (obecny IV i V), w kolejnych latach przebudowano pozostałe trzy perony (kończąc te prace w 1999 roku) i wybudowano płytę parkingową nad peronami. Równolegle powstawały podziemne pomieszczenia na dworzec. Z powodu niewystarczającego finansowania budowę podziemnego dworca zarzucono. Ostatecznie właściwe prace budowlane rozpoczęto pod koniec 2010 roku, a termin ich zakończenia wyznaczono jeszcze przed turniejem piłkarskim EURO 2012. Z powodu ogłoszenia upadłości przez wykonawcę prac i konieczność wyboru kolejnego dworzec oddano do użytku pasażerów w lutym 2014 roku.

Nietypowo zlokalizowany obiekt znajduje się pod peronami kolejowymi i łączy Regionalny Dworzec Autobusowy z Galerią Krakowską. Pod dworcem kolejowym zlokalizowano też budowany 34 lata (1974-2008) tunel Krakowskiego Szybkiego Tramwaju wraz z przystankiem Dworzec Główny Tunel. Nowo powstały obiekt dworcowy użytkowało w 2016 roku 45 podmiotów (ryc. 3.). Największy odsetek stanowiły te związane z kosmetykami, galanterią i akcesoriami.

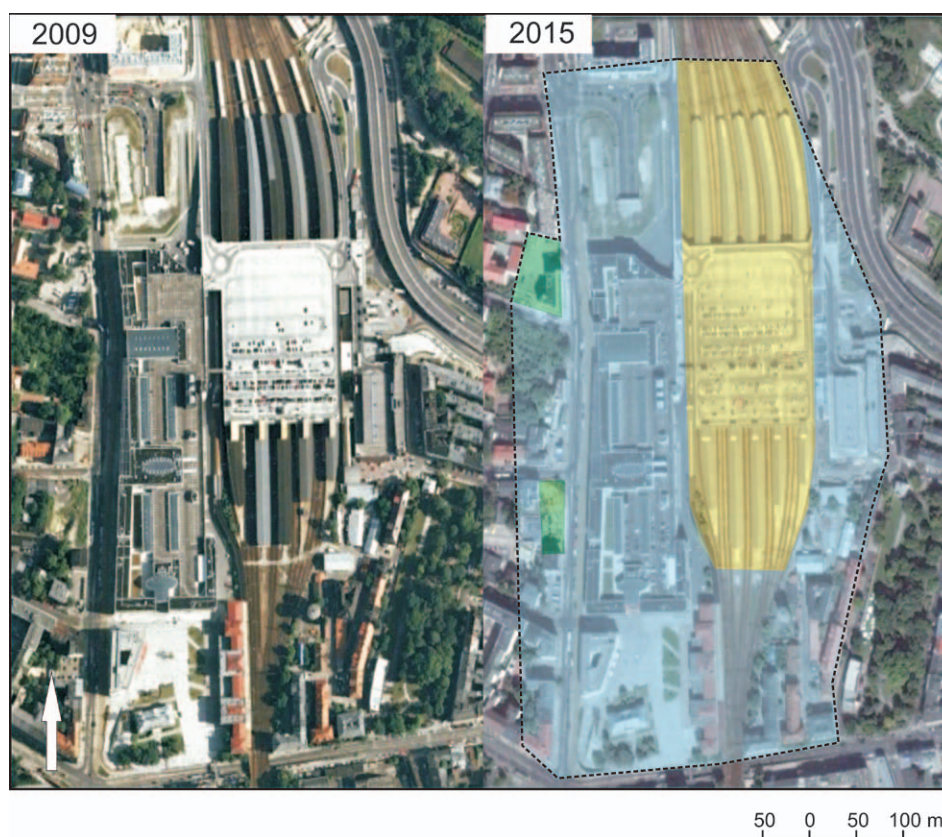


Ryc. 3. Struktura podmiotów użytkujących dworzec Kraków Główny w 2016 roku [% podmiotów]

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie badań terenowych i strony internetowej *Nasze dworce...*

Pomimo połączenia z dużą galerią handlową (Galeria Krakowska) w przestrzeni dworca zlokalizowano działalności w sposób typowy dla wspomnianych

kompleksów handlowo-usługowych. Kasy dworcowe i poczekalnie umiejscowiono w obniżeniu, z boku za schodami i windami prowadzącymi na perony.



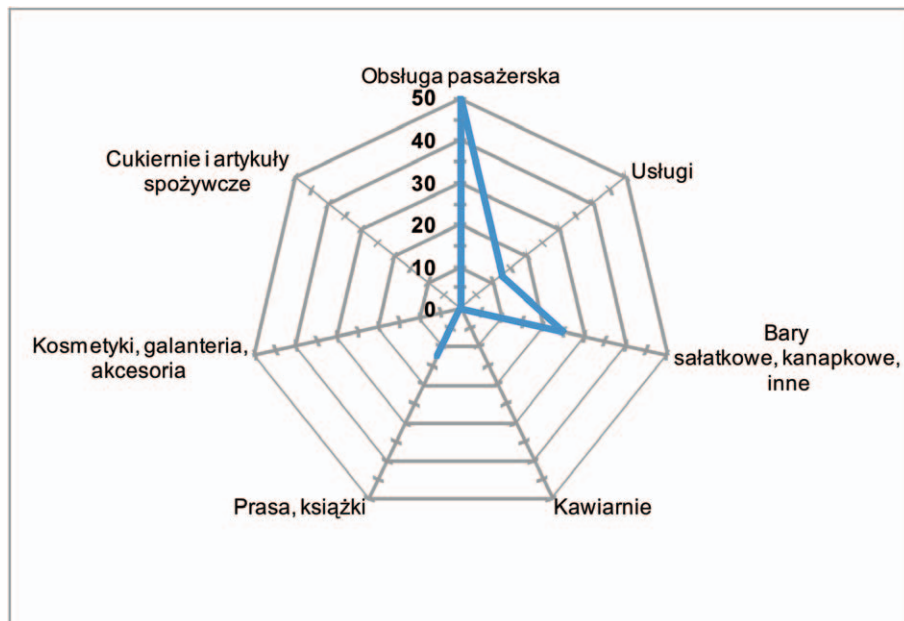
Ryc. 4. Analizowany fragment Krakowa wraz z wyznaczonymi typami obszarów (2009 i 2015): nowe obiekty (zielony), modernizacja (żółty), brak przekształceń (niebieski)

Źródło: opracowanie autora na podstawie zdjęć uzyskanych z Google Earth.

Stary budynek dworcowy w momencie badań był nieużytkowany od czasu zamknięcia go na początku marca 2014 roku. Poszukiwano dla niego nowej formy zagospodarowania. W 2006 roku został on wpisany na listę Krakowskiego Szlaku Techniki. Pozostałe zmiany (ryc. 4) w ciągu minionych 5 lat wiążą się z tym, że dzięki zlokalizowaniu nowego dworca pod peronami stacyjnymi, pomiędzy Galerią Krakowską a Regionalnym Dworcem Autobusowym, uzyskano otwarcie stacji na obie strony torów kolejowych (ul. Pawia od zachodu, ul. Bosacka od wschodu). W tym okresie w bezpośrednim otoczeniu dworca zaczęto uzupełniać zabudową działki wzdłuż zachodniej części ul. Pawiej (np. Puro Hotel przy skrzyżowaniu z ul. Ogrodową). Strefa kolejowa dworca została poddana modernizacji – wyremontowano perony i ich zadaszenia. Rewitalizacja dworca Kraków Główny (polegająca na ukończeniu podziemnego dworca) była ostatnim elementem budowy Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego.

Stacja Łódź Widzew została wybudowana w roku 1901 roku przy istniejącej od przeszło 35 lat pierwszej linii kolejowej doprowadzonej do Łodzi (Koluszki – Łódź Fabryczna). Budynek dworcowy w niezmiennym zewnętrznej formie dotrwał do 2010 roku, kiedy

powiększono go o hol kasowy. Rozbudowa budynku była związana z planowanym zamknięciem dworca Łódź Fabryczna i koniecznością obsługi większych potoków podróżnych przez stację na Widzewie. Był to główny powód włączenia tego przypadku do analizy w niniejszym badaniu, gdyż na uważanym za najważniejszy dla Łodzi dworcu Łódź Kaliska nie przeprowadzono żadnych prac w związku ze zwiększonym ruchem w wyniku zamknięcia Łodzi Fabrycznej. Rewitalizacja dworca została rozłożona na kilka niezależnych etapów i objęła wszystkie jego strefy. Strefę kolejową w całości przebudowano: dwa perony zostały zastąpione trzema nowymi dwukrawędziowymi, 400-metrowymi (częściowo zadaszonymi), które połączono przejściem podziemnym z windami i pochylnią (zastąpiono w ten sposób kładkę nad torami), dużą część torów odstawczych zastąpiono stacją postojową Łódzkiej Kolei Aglomeracyjnej, a pozostałe tory stacyjne wymieniono na nowe. Budynek dworcowy rozbudowano i odnowiono, zaś w strefie przydworcowej trawniki i jeden z budynków zastąpiono parkingami dla samochodów, pętlą autobusową i postojem dla taxi. Budynek dworcowy użytkowany był przez 8 podmiotów (ryc. 5). To najmniej w porównaniu z innymi analizowanymi dworcami.

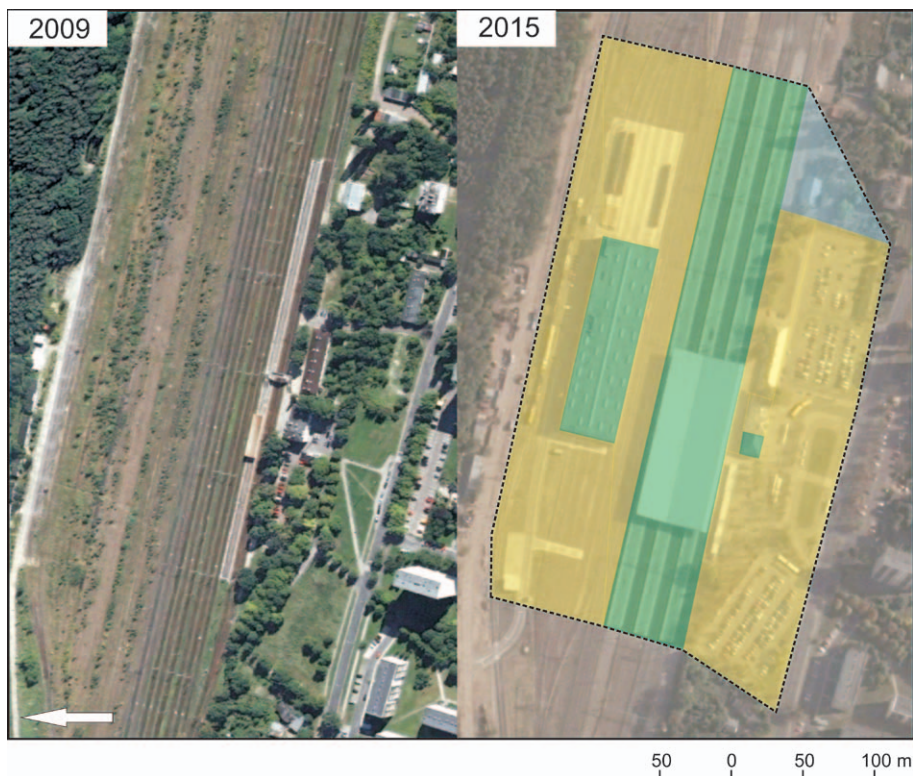


Ryc. 5. Struktura podmiotów użytkujących dworzec Łódź Widzew w 2016 roku [% podmiotów]

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie na podstawie badań terenowych i strony internetowej *Nasze dworce...*

Wśród analizowanych przypadków jest to najmniej dworzec wyposażony w minimalny zestaw podmiotów świadczących usługi dla podróżnych. Warto zaznaczyć, że na stacji, po rozbudowie budynku, do

końca 2013 roku funkcjonował punkt informacji turystycznej. Połowa działających w nim podmiotów była związana z obsługą podróżnych.

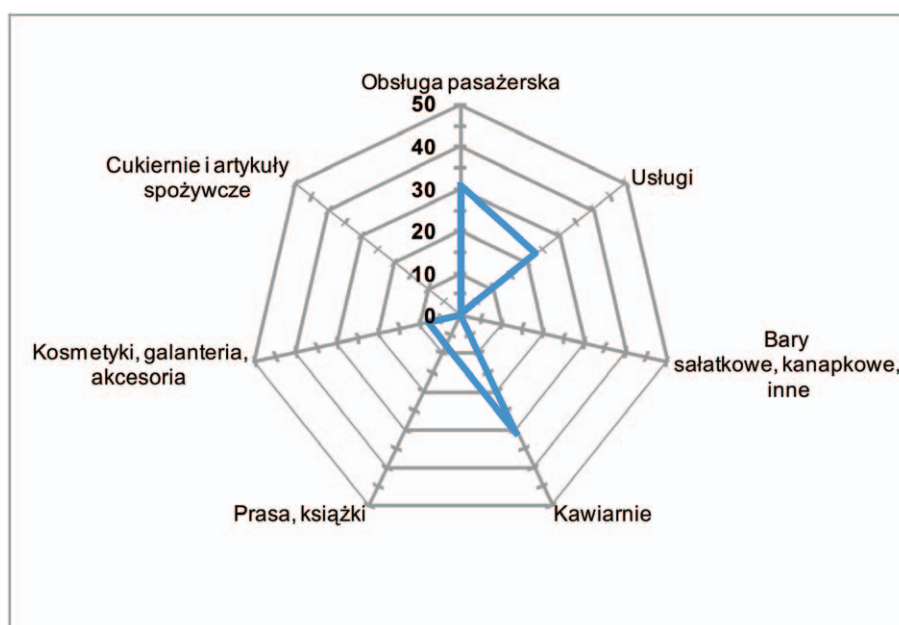


Ryc. 6. Analizowany fragment Łodzi wraz z wyznaczonymi typami obszarów (2009 i 2015): nowe obiekty (zielony), modernizacja (żółty), brak przekształceń (niebieski)

Źródło: opracowanie autora na podstawie zdjęć uzyskanych z Google Earth.

Przebudowa dworca na Widzewie pomimo wielu zalet i poprawy jakości odprawy podróżnych ma kilka niedociągnięć, które opisał P. Kosmowski (2015). Należą do nich: nawierzchnia placu przed budynkiem dworca, estetyka mebli miejskich, jakość informacji przestrzennej. Stacja ta jest dostępna jedynie od południowej strony, gdyż ciągle brakuje możliwości przekroczenia wszystkich torów na stacji lub w jej sąsiedztwie (najbliższy przejazd kolejowy znajduje się prawie 2 km na zachód od stacji). W ramach rewitalizacji nie wystarczyło funduszy na budowę przejścia podziemnego do ul. Lawinowej. Zmiany, jakie zaszły we wszystkich strefach dworca (ryc. 6) podkreślają dobry kierunek przekształceń. Wskazane wydaje się jednak „otworzyć” stację na część miasta zlokalizowaną na północ od torów kolejowych. W bezpośrednim sąsiedztwie dworca, poza strefą miejską, nie przeprowadzono jakichkolwiek zmian.

Kolej połączyła po raz pierwszy stolicę Wielkopolski z innym miastem w 1848 roku (oddanie do użytku linii do Stargardu). Główny dworzec został zaprojektowany i wybudowany dopiero 30 lat później – w 1879 r. W trakcie II wojny światowej został on kilkakrotnie zbombardowany. Odbudowa po zniszczeniach wojennych trwała do 1949 r. Na przełomie lat 60. i 70. dworzec przebudowano. Rewitalizacja przeprowadzona po 2010 roku polegała na wybudowaniu nowego obiektu, objęła ona również strefę kolejową dworca – gruntowny remont przeprowadzono na peronach I, II i III, nad którymi zlokalizowano nowy budynek dworcowy. Nowy dworzec Poznań Główny został oddany do eksploatacji w 2012 r. po 10 miesiącach od rozpoczęcia budowy. Jest on połączony z galerią handlową Poznań City Center i dworcem PKS. W obiekcie tym zlokalizowano łącznie 13 podmiotów (ryc. 7).

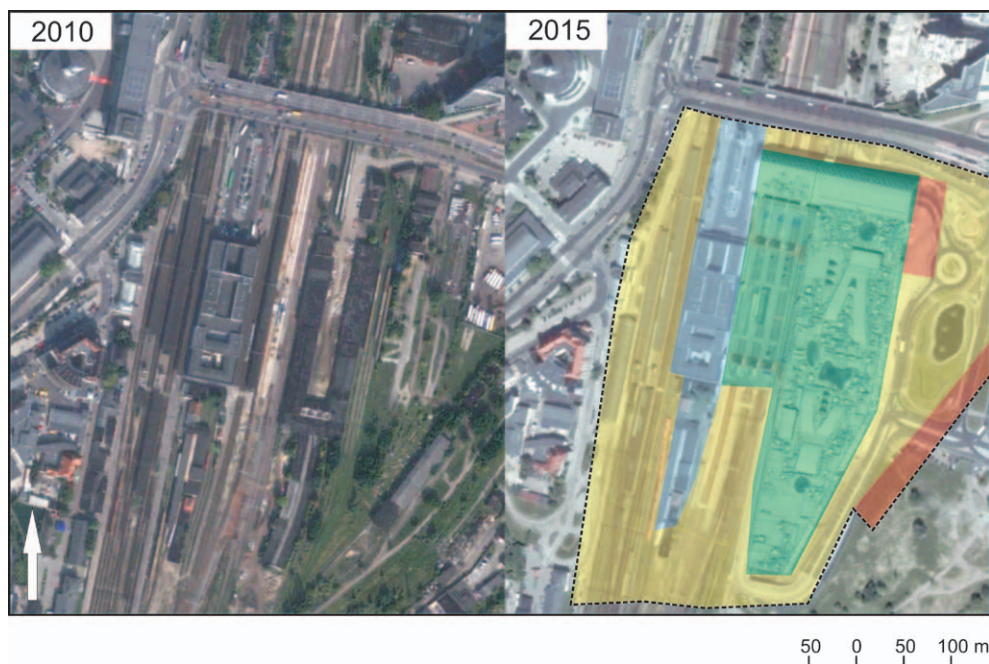


Ryc. 7. Struktura podmiotów użytkujących dworzec Poznań Główny w 2016 roku [% podmiotów]

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie badań terenowych i strony internetowej Nasze dworce...

Z zewnątrz budynek dworca i galeria handlowa stanowią jedną bryłę, wewnątrz zaś zostały rozdzielone, a część związana z bezpośrednią obsługą podróżnych (kasy, informacja) zlokalizowano przy głównym

ciągu komunikacyjnym. Strukturę podmiotów użytkujących ten budynek charakteryzuje brak obiektów gastronomicznych, które licznie zlokalizowano w przyległym Poznań City Center.

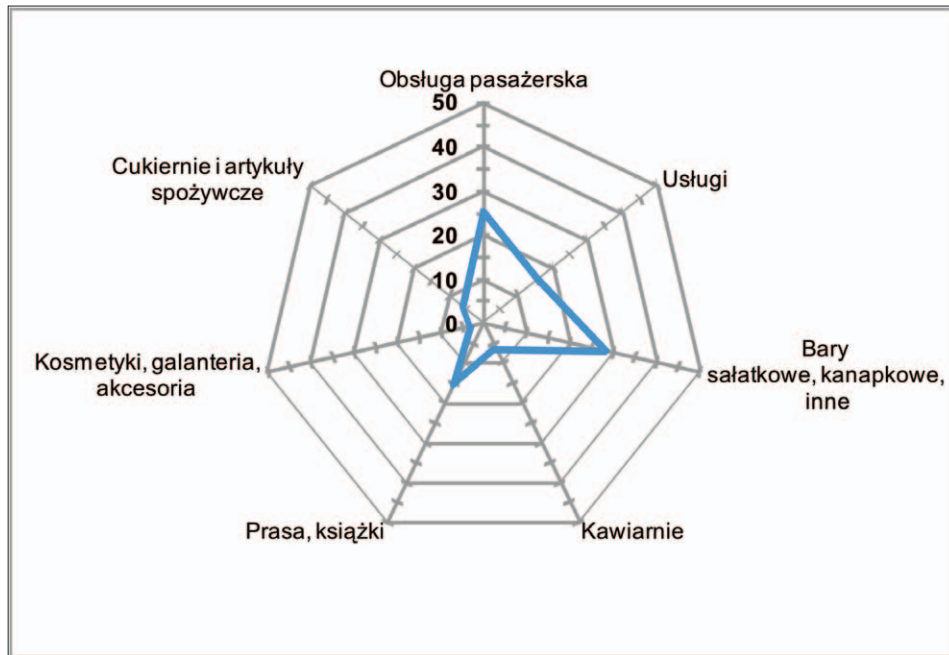


Ryc. 8. Analizowany fragment Poznania wraz z wyznaczonymi typami obszarów (2010 i 2015): wyburzenia (czerwony), nowe obiekty (zielony), modernizacja (żółty), brak przekształceń (niebieski)

Źródło: opracowanie autora na podstawie zdjęć uzyskanych z Google Earth.

Stary budynek (znajdujący się pomiędzy peronami IV a I) pozostawał w momencie badań niezagospodarowany i był wyłączony z eksploatacji (od 2013 roku). Według zapewnień władz miasta i PKP S.A. w 2018 roku ma być na nowo oddany do użytku po przebudowie i dobudowaniu kilkukondygnacyjnego hotelu. Na utrudnienia związane z przesiadką do tramwajów przy głównym dworcu kolejowym w stolicy Wielkopolski wskazywali jeszcze przed przebudową B. Majewski i M. Beim (2008). Realizacja wspomnianej przez autorów idei *door-to-door* została częściowo zrealizowana poprzez budowę w sąsiedztwie peronu VI przystanku tramwajowego połączonego przejściem podziemnym z peronami. Nic nie zmieniło się w kwestii dojścia do przystanku tramwajowego zlokalizowanego na ul. Matyi. Rewitalizacja poznańskiego dworca (ryc. 8) objęła wszystkie strefy dworca, część z prac (modernizacja peronów IV-VI) ma się zakończyć w III kwartale 2017 roku, zaś remont i zaadaptowanie na nowo starego budynku dworcowego jest dopiero w planach.

Stolica województwa dolnośląskiego została – jako pierwsze miasto w dzisiejszych granicach Polski – w 1842 roku połączone z innym miastem linią kolejową. Dworzec Główny wybudowano w 1856 roku przy linii kolejowej łączącej wcześniejsze dworce czołowe na terenie miasta, następnie rozbudowano go w latach 1899-1904. Analizowane prace rewitalizacyjne przeprowadzone w latach 2010-2012 objęły wszystkie strefy dworca. Wiązały się one z modernizacją głównego budynku dworcowego (z zewnątrz i wewnątrz), a od ulicy Suchej wybudowano nowy pawilon tzw. dworzec nocny. Modernizacji zostały poddane tunele łączące perony i plac przed dworcem z ul. Suchą, a także hala peronowa wraz z peronami. Przebudowa placu przed głównym budynkiem dworca objęła wyburzenie schronów z czasów II wojny światowej i zastąpienie ich podziemnym parkingiem. Na nowo zagospodarowano płytę placu – zastąpiono parking przyjazną przestrzenią publiczną (Pięt, 2014) z wieloma elementami małej architektury. Zmodernizowany budynek dworcowy użytkowany był przez 32 podmioty (ryc. 9).

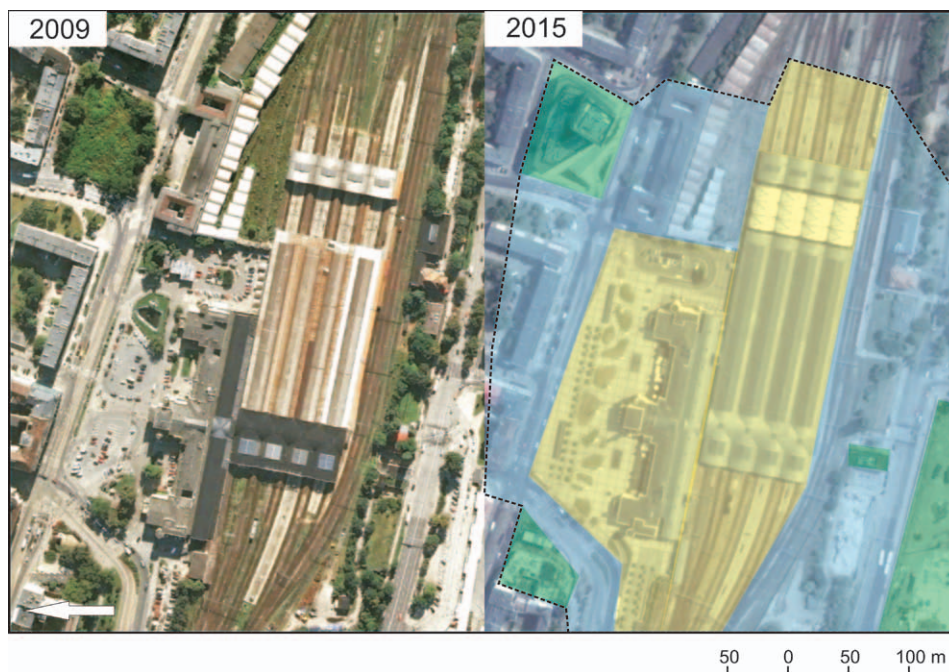


Ryc. 9. Struktura podmiotów użytkujących dworzec Wrocław Główny w 2016 roku [% podmiotów]

Źródło: opracowanie własne autora na podstawie na podstawie badań terenowych i strony internetowej *Nasze dworce...*

Podmioty te reprezentują wszystkie kategorie wydzielone przez PKP. Wśród analizowanych przypadków wrocławski dworzec przed rewitalizacją wyróżniał

się zlokalizowaniem w nim kina, które jednak po modernizacji budynku nie wróciło do jego wnętrza.



Ryc. 10. Analizowany fragment Wrocławia wraz z wyznaczonymi typami obszarów (2009 i 2015): nowe obiekty (zielony), modernizacja (żółty), brak przekształceń (niebieski)

Źródło: opracowanie autora na podstawie zdjęć uzyskanych z Google Earth.

W najbliższym otoczeniu dworca po 2010 r. rozpoczęto kilka nowych inwestycji (ryc. 10): wybudowano hotel Ibis Styles, biurowiec Wrocław 101 oraz rozpoczęto wznoszenie galerii handlowej Wroclavia w miejscu dworca PKS przy ul. Suchej. Nowe inwestycje wraz z rewitalizacją dworca zwiększają atrakcyjność tego fragmentu miasta i integrują przestrzeń miejską. Nowa forma urządzenia placu przed dworcem poprawia jego widoczność oraz dostępność dla pieszych.

5. Podsumowanie

W przypadku poddanych analizie pięciu dworców kolejowych porównanie wyników wykazało, że nie każdy z nich był użytkowany przez podmioty takiego samego rodzaju. Różna była liczba oraz procentowa struktura przyjętych kategorii podmiotów, w wyniku czego nie potwierdzono postawionej na początku badań hipotezy.

Według A. Romanowicza (1970), dworzec kolejowy jest domem towarowym usług komunikacyjnych. Wobec przeanalizowanych przypadków lepszym określeniem będzie dom towarowy z towarzyszącą funkcją komunikacyjną. W części analizowanych przypadków podmioty zajmujące się bezpośrednią obsługą podróżnych lokalizowano w trakcie rewitalizacji z boku głównych tras komunikacyjnych pieszych (np. Kraków Główny). Modernizacje dworców wpływają również na podnoszenie ich potencjału turystycznego (Pukowicz, Kurda, 2015). Bliska lokalizacja jest pewnego rodzaju partnerstwem, które niekoniecznie równomiernie przyciąga klientów między sobą. Uwarunkowaniem wpływającym na strukturę programu funkcjonalnego wybranych do analizy przypadków jest lokalizacja w pobliżu dworców galerii handlowej. W przypadku Poznania dworzec został połączony z galerią w jedną bryłę, użytkując małą część jej powierzchni. Studium Bydgoszczy i Wrocławia ukazuje samodzielne byty zaspokajające przede wszystkim potrzeby podróżnych. Współczesna bogata oferta gastronomiczna może zachęcić do skorzystania z niej osoby niepodróżujące w danej chwili koleją. Analizując przykład łódzki, dostrzegalne jest niedoszacowanie potrzeb (zwłaszcza w rozmiarze poczekalni), aczkolwiek trudno przewidzieć zachowania podróżnych po otwarciu nowego podziemnego dworca Łódź Fabryczna, który najprawdopodobniej przejmie większość podróżnych ze stacji na Widzewie. Dlatego większa rozbudowa tego obiektu mogłaby w krótkim czasie stać się za dużą dla długotrwałego trendu potoku podróżnych. Krakowski dworzec główny zlokalizowany pomiędzy galerią handlową a dworcem PKS pełni rolę ciągu komunikacyjnego pomiędzy nimi. Skutkiem tego jest zlewanie się tych przestrzeni i two-

zenie jednego dużego kompleksu handlowo-usługowo-komunikacyjnego. Wszystkie analizowane w artykule dworce kolejowe, poza wspomnianymi podmiotami użytkującymi je, są wyposażone w szereg udogodnień dla podróżnych. Zaliczyć do nich należy: skrytki bagażowe (w niektórych przypadkach także przechowalnię bagażu), poczekalnie, bankomaty czy też darmowy bezprzewodowy internet.

W wielu miejscowościach dworce kolejowe stanowią punkty węzłowe dla szlaków turystycznych. Zabytkowe budynki dworców, jako atrakcje turystyczne, mogą stać się elementem tematycznych szlaków turystycznych, tak jak stary budynek dworca kolejowego Kraków Główny jest początkiem Krakowskiego Szlaku Techniki (w momencie badania było to jedyne jego wykorzystanie). Według K. Pukowicz i W. Kurda (2015), wrocławski dworzec może być stałym punktem na trasach wycieczek turystycznych po mieście jako cenny obiekt architektoniczny. Dlatego dobrym rozwiązaniem wydaje się lokowanie wewnątrz informacji turystycznej, której potencjalnymi klientami będą nie tylko podróżujący koleją, ale także turyści, dla których dworzec kolejowy stanie się przystankiem w pieszych, rowerowych lub innych form uprawiania turystyki. Takie rozwiązanie funkcjonowało na analizowanej stacji Łódź Widzew (do końca 2013 r. znajdował się tam punkt informacji turystycznej).

Rewitalizacji większości wybranych do analizy dworców kolejowych towarzyszyły zmiany w zabudowie terenów w bezpośrednim otoczeniu. W Krakowie uzupełniana jest zabudowa wzdłuż ul. Pawiej, we Wrocławiu zmiany zachodzą po obu stronach torów, zaś w Poznaniu planowany jest duży program rewitalizacji tzw. Wolnych Torów – terenów po bocznicach kolejowych sąsiadujących ze stacją. W Bydgoszczy przekształcenie układu drogowego przed dworcem wymusiło wyburzenie fragmentu budynku. Jedynie w przypadku Łodzi zmiany zaszły tylko w trzech strefach dworca.

Uwarunkowań wpływających na pewną część wspólną przeprowadzanych rewitalizacji należy upatrywać w procesie dostosowywania programu funkcjonalnego dworców i ich otoczeń do wymagań współczesności i skali potoków podróżnych. Część z dworców została wpasowana w układ przestrzenny i funkcjonalny miast i pełni rolę nie tylko obsługi pasażerów przewoźników kolejowych, ale również służy mieszkańcom czy to jako miejsce pracy nie tylko dla ludzi obsługujących ruch kolejowy i podróżnych (np. biura na dworcu w Bydgoszczy), czy też fragment galerii handlowej (Kraków, Poznań). Tendencja ta zdaniem autora będzie się nasilać w kolejnych latach, gdyż pozwoli to na rozłożenie kosztów utrzymania dworców na wiele podmiotów niekoniecznie związanych z przewozami kolejowymi.

Piśmiennictwo

- Czarnecki W., 1962, *Planowanie miast i osiedli, t. IV, Sieć komunikacji dalekiego zasięgu*, Państwowe Wydawnictwo Naukowe, Warszawa, Poznań.
- Kaczmarek S., 2001, *Rewitalizacja terenów przemysłowych. Nowy wymiar w rozwoju miasta*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź.
- Kaczmarek S., 2005, The space of exchange: revitalisation of postindustrial areas in modern cities [w:] Y. Murayama, G. Du (eds.), *Cities in Global Perspective: Diversity and Transition*, Rikkyo University with IGU Urban Commission, Tokyo, 270–278.
- Kaczmarek S., 2010, Proces rewitalizacji terenów przemysłowych a organizacja przestrzeni miejskiej Łodzi, *Studia KPZK PAN*, t. CXXXII, 7-18.
- Kosmowski P., 2015, Jakość przestrzeni miejskiej wokół wybranych obiektów związanych z komunikacją w Łodzi i Warszawie, *Prace Geograficzne*, z. 140, 39-55. (DOI: 10.4467/20833113PG.15.003.3532)
- Lijewski T., 1959, *Rozwój sieci kolejowej Polski, Dokumentacja Geograficzna*, 5, IG PAN, Warszawa.
- Majewski B., Beim M., 2008, Dostępność komunikacji publicznej w Poznaniu [w:] T. Czyż, T. Stryjakiewicz, R. Churski (red.), *Nowe kierunki i metody w analizie regionalnej*, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, nr 3, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 115-124.
- Nasze dworce*, <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/>. [15.04.2016]
- Pięt A., 2014, Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu, *Architecturae et Artibus*, Vol. 6, no. 3, 45-53.
- Pukowiec K., Kurda W., 2015, Potencjał turystyczny wybranych dworców kolejowych w Polsce, *Turystyka Kulturowa*, Vol. 10, 6-20.
- Romanowicz A., 1970, *Dworce i przystanki kolejowe*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Stan techniczny i przygotowanie kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, 2008 <https://www.nik.gov.pl/kontrola/wyniki-kontroli-nik/kontrola,3638.html>. [15.04.2016]
- Smoliński T., 2010, Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach, *Czasopismo Techniczne*, 1-A/2010, z. 3, Rok 107, 299-309.
- Szmajdowicz E., 1968, Podstawy programowania i projektowania dworców kolejowych [w:] B. Jarmul (red.), *Konferencja naukowo-techniczna nt. Podstawy programowania i projektowania dworców kolejowych*, Stowarzyszenie inżynierów i techników komunikacji, Warszawa, 5-67.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania im. Stanisława Leszczyckiego PAN, Warszawa.