



Daniel Załuski

Dworzec kolejowy – jaki był, jaki jest i jaki być powinien

Fot. 1. Hala peronowa i niekolidujące z dworcem wielkie centrum handlowe na dworcu Leipzig HBf. Fot. D. Załuski

„I dzisiaj, jak dawniej, każdy przybysz ogląda to, co się dzieje na naszych dworcach i czasem – własnym oczom nie chce wierzyć. Składanie wszystkich niedociągnięć na zniszczenia wojenne i winy poprzedników nie może mieć miejsca w drugim dziesięcioleciu niepodległości. Nasze dworce i place przed nimi muszą nabrać wyglądu europejskiego – muszą przynajmniej czystością i utrzymaniem świadczyć o naszej kulturze”.

Władysław Czarnecki, *Planowanie miast i osiedli*

Jeśli pasażerski transport kolejowy nie ma być traktowany w Polsce jedynie jako transport niszowy, musi się zmienić filozofia myślenia nie tylko w zakresie modernizacji linii kolejowych, zakupu nowego taboru i kształtowania przyjaznych podróży rozkładów jazdy, ale również w zakresie poprawy jakości miejsc oczekiwania na pociągi oraz warunków przesiadki z jednych środków transportu na drugie.

Wzorem innych krajów winien być w Polsce przeprowadzony program reformy dworców i przystanków kolejowych jako jednorodnego, zestandaryzowanego, narodowego systemu. Budując program polskiej reformy dworcowej, warto prześledzić programy krajów europejskich: *Bahnhoffoffensive* w Austrii, *RailCity* i *Bahn 2000* w Szwajcarii, *Projekte 21* i *DB Station&Service* w Niemczech oraz programy narodowe we Francji, Belgii i Holandii [27]. Wyniki reformy nie mogą być analizowane jedynie w oparciu o liczbę zrealizowanych inwestycji. Sukces danego programu należy mierzyć standardowymi miernikami, przeliczając kosztocłonność i czasocłonność procesu na wzrost przewozów, wzrost efektywności i wydajności systemu. W zakresie dworców oceniać należy również ze strony pasażera wzrost jakości funkcjonowania i podwyższenie komfortu jego obsługi, a ze strony zarządcy obniżenie kosztów utrzymania i wydłużenie czasu starzenia się obiektów, zrealizowanych w ramach tych programów (fot. 2).

Dworzec polski w okresie PRL

Oceniając dworce polskie z okresu PRL (1945–1989), dostrzegamy mierne wykonawstwo z tamtych czasów, niskiej jakości materiały budowlane i substandardowy poziom obsługi pasażerów. Nasze wartościowanie bazuje na porównaniach z obiektami budowanymi współcześnie. Zapominamy, że większość z tych dworców nie było modernizowanych przez kilkadziesiąt lat, a mimo to właściwie spełnia swoje zadania. Niezależnie od prymitywnych rozwiązań budowlanych należy docenić projektantów z czasów PRL za dobrze rozplanowane i czytelne układy funkcjonalno-przestrzenne dworców, spełniające dzisiejsze kryteria zwartości (odległość między poszczególnymi przystankami komunikacji zbiorowej, stopień kolizyjności przy przesiadaniu się, pokonywanie wysokości, odległość do postoju taksówek, parkingów itp.) i sprawności (właściwa liczba peronów i przystanków, odpowiednia szerokość ciągów pieszych, odseparowanie przystanków dla wysiadających i wsiadających). Dworce te



Fot. 2. Dworzec połączony z centrum handlowym: RailCity Basel – centrum handlowe na dworcu Basel HBF. (a); dworzec Graz HBF, przebudowany na centrum handlowe (b); wnętrze hali kasowej Graz HBF, udekorowane powłokami poliwęglanowymi (c). Fot. D. Załuski

zapewniały pasażerom właściwą ochronę przed czynnikami atmosferycznymi, a w miarę możliwości i potrzeb były uzupełnione o usługi towarzyszące (restauracja lub bufet, świetlica, pomieszczenia dla matki i dziecka, punkt sanitarny, kino, fryzjer, kioski usługowe, urząd pocztowy, telegraf, łaźnie, umywalnie i ustępy). Posiadały rozbudowany program użytkowy dla służby kolejowej (kasy biletowe, informacja, przechowalnia bagażu, ekspedycja bagażu, pokoje biurowe kierownictwa ruchu, administracji stacji i dworca, mieszkania służbowe, pokoje noclegowe itp.) [8]. Dworce stanowiły miejsca bezpieczne, były dobrze pilnowane przez milicję i Służbę Ochrony Kolei. Imponująca była ilość dobrze zastosowanych, drogich ówczesnie i dzisiaj, okładzin kamiennych (marmury, granity, bazalty i piaskowce). Pamiętano też o sztuce humanizującej najważniejsze przestrzenie publiczne dworców (m.in. freski i mozaiki w Gdyni Głównej, malowidło w Szczecinie Głównym, płaskorzeźba w Koszalinie, mozaiki w Rzeszowie Głównym i Inowrocławiu). W kilku miastach powstały monumentalne obiekty, budowane z przepychem zarezerwowanym dziś wyłącznie dla terminali lotniczych (m.in. Warszawa Centralna, Warszawa Wschodnia, Katowice, Olsztyn Główny, Słupsk). W latach 60. i 70. wypracowano projekty standaryzowanych dworców kolejowych i kolejowo-autobusowych, odpowiednio dla maksymalnie 350, 500 i 600 podróżnych na godzinę [5]. Dworce te stanowią prototypy dla rozwiązań stosowanych na dzisiejszych, zintegrowanych węzłach przesiadkowych.

Pamiętać też należy o doktrynie konserwatorskiej, panującej w okresie międzywojennym i po II wojnie światowej. „Po I wojnie światowej w ogóle nie występował problem inwentaryzacji, klasyfikacji i konserwacji obiektów o potencjalnej wartości zabytkowej.

Według ówczesnych poglądów za zabytek architektury mógł być uznany budynek co najmniej stuletni. Były dopuszczalne wyjątki w przypadku szczególnego znaczenia danego obiektu dla historii narodu. Decydowały o tym zwykle względy polityczne. Budynek kolejowy nie spełniał żadnego z tych kryteriów. O potrzebie oceny zabytków kolejnictwa zaczęto mówić dopiero po 1935 r., kiedy koleje niemieckie obchodziły jubileusz 100-lecia swego istnienia. Sama Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska była uznawana powszechnie za dzieło polskich umysłów i rąk. (...) Budynek tejsze „wiedeński” uważano jednak za obcą stylowo spuściznę po zaborcach. Nic więc dziwnego, że jedynie brak funduszy uchronił większość z nich, które przetrwały wojnę, od rozbiórki i zastąpienia przez nowe, bardziej narodowe realizacje” [14].

Ochronę obiektów kolejowych zapoczątkowano w latach 50. XX wieku. Wówczas zaczęto inwentaryzować ważniejsze obiekty kolejowe. Dla części z nich przeprowadzono dokładniejsze studia konserwatorskie, dla wielu założono i opracowano „białe karty”. Niestety obiekty te traktowano drugorzędnie. Jednymi z pierwszych wpisanych do rejestru zabytków były dworce: Wrocław Główny (1966), Skierniewice (1967), Maczki (1967), dworzec Świebodzki we Wrocławiu (1970) i Tarnów Główny (1975). Największa liczba wpisów nastąpiła dopiero w latach 80. i 90. W czasach tych dworce traktowano jako obiekty militarne. W związku z tym świadomie ograniczano dostęp służb konserwatorskich do materiałów kartograficznych, historycznych, fotograficznych itp. W związku z ograniczoną wiedzą o wartościach kulturowych tych obiektów, opiekę nad najcenniejszymi dworcami sprawowano poprzez dobrowolną współpracę PKP z wojewódzkimi konserwatorami zabytków na zasadzie ochrony „oczywistej wartości zabytkowej”.

Ze względu na brak właściwej ochrony konserwatorskiej kolejowe ekipy budowlane bezkarnie niszczyły skarby architektury kolejowej. Upraszczały lub wręcz zbijały detale architektoniczne, tynkowały ceglane elewacje, wymieniały drewniane okna na zespolone, zamieniały materiały pokrycia dachowego z dachówki na blachę lub eternit, wymieniały drewniane więźby dachowe na żelbetowe stropodachy, zastępowały indywidualnie projektowane umeblowanie na powtarzalne i często tandetne. Dobudowane, nadbudowane i przebudowane części rzadko współgrały estetycznie z historycznymi pozostałościami obiektów. Całkowicie zniszczono bryłę zewnętrzną w Bydgoszczy Głównej i Poznaniu Głównym. Przebudowano wnętrza w stylu modernistycznym w Radomiu, Szczecinie Głównym, Lublinie, Kutnie, Nowym Sączu i Inowrocławiu. Wprowadzono nowoczesną nadbudowę na dworcu Łowicz Główny. W przypadkach najbardziej drastycznych wyburzono zabytkowe dworce i zastępowano je nowymi (m.in. Kozłowski, Słupsk, Koszalin, Gniezno, Włocławek, Olsztyn Główny, Łódź Kaliska, Grudziądz i Częstochowa Główna).

Polityka restrukturyzacji majątku PKP S.A. w zakresie dworców do Euro 2012 i obecnie

Od 1991 r. obserwuje się zapaść pasażerskiego transportu kolejowego (por. tab. 1). Zanik przewozów kolejowych generuje likwidację linii i konieczność zamykania dworców kolejowych. W 2005 r. w zasobach PKP S.A. znajdowało się 3005 obiektów dworcowych, spośród których jedynie 1 506 służyło obsłudze podróżnych. W 2007 r. było ich 2 826 i funkcjonowało 1 240, 1 586 było nieczynnych, w tym 639 dworców leżało przy liniach wyłączonych z użytkowania. Ich wartość była szacowana na ok. 700 mln zł, natomiast koszty rocznego ich utrzymania wynosiły ok. 600 mln zł [11, 19]. Na początku 2008 r. dworców czynnych było już tylko 1 134, a wyłączonych z eksploatacji – 762, chociaż przy dworcach tych nadal zatrzymywały się pociągi [13]. Zgodnie z wypowiedzią publiczną z dn. 04.04.2011 r. członka zarządu PKP S.A. Jacka Prześlugi w Urzędzie Miasta Bydgoszczy na początku 2011 r. było 916 dworców czynnych, ich utrzymanie kosztowało ok. 200 mln rocznie i generowało straty w wysokości ok. 135 mln zł rocznie. Przewoźnicy byli zainteresowani dofinansowaniem w zakresie utrzymania jedynie 297 dworców. Na początku 2013 r. PKP S.A. miało w swoim zasobie 2 570 dworców, spośród których 640 było czynnych. Wśród nich 220 obsługiwało przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe (organizator – ministerstwo), a 420 – przewozy regionalne (organizatorzy – samorządy wojewódzkie). Spośród nieczynnych dworców ok. 950 wytypowano do przekazania jednostkom samorządów terytorialnych, głów-

nie gminnych. Natomiast ok. 980 obiektów zakwalifikowano do innych form zagospodarowania (sprzedaż komercyjna, przekazanie do PKP PLK S.A. w ramach linii kolejowej, wyburzenie i odłogowanie). Docelowo PKP S.A. chce zachować jedynie 220 czynnych dworców, które obsługują przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe [6]. Są to obiekty, które potencjalnie przy dobrym zarządzaniu nie powinny przynosić strat, a z czasem winny wręcz na siebie zarabiać.

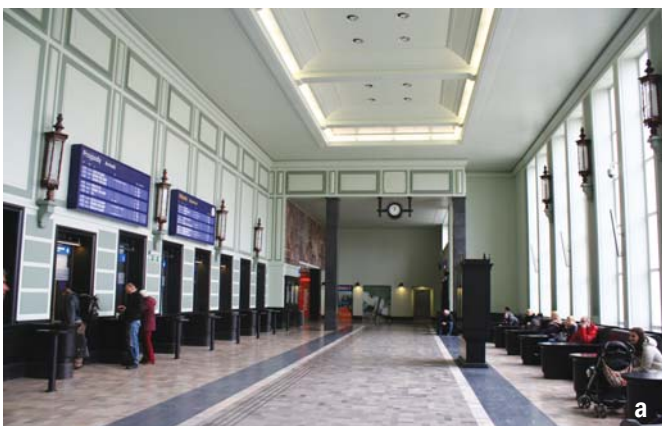
Innym problemem jest podatek od nieruchomości, na których są zlokalizowane dworce. Zgodnie art. 8 „ustawy o transporcie kolejowym” [24] „grunty zajęte pod infrastrukturę kolejową są zwolnione od opłat z tytułu użytkowania wieczystego”. Przy czym przez infrastrukturę kolejową rozumie się – zgodnie art. 4, pkt 1 „ustawy o transporcie kolejowym” [24] – „linie kolejowe i inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми przez nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury”. Zatem za wszystkie dworce nieleżące na obszarze kolejowym ich zarządca wieczysty musi płacić podatki. Jest to kolejny, istotny – oprócz kosztów utrzymania, remontów i amortyzacji – wydatek dla PKP S.A.

Dzięki działaniom Ministerstwa Infrastruktury w dniu 6 grudnia 2008 r. wprowadzono w życie „ustawę z dn. 24.10.2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz ustawy o transporcie kolejowym” [25], która dała możliwość finansowania i współfinansowania ze środków publicznych, w tym budżetu państwa, budowy lub przebudowy dworców kolejowych w zakresie bezpośrednio związanym z obsługą podróżnych (art. 38, ust. 6a). Wcześniej remonty dworców były realizowane wyłącznie ze środków własnych PKP S.A., przy czym pamiętać należy, iż firma ta posiada do dziś ogromny dług publiczny, zatem możliwość przeksięgowywania środków na remonty jest bardzo ograniczona. Większość przychodów automatycznie jest przekazywana na spłatę długów i ich obsługę.

Tab. 1. Przewozy pasażerskie w Polsce w latach 1921–2012

Rok	Przewozy pasażerskie w mln, wyłączając osoby uprawnione do darmowych przejazdów
1921	129,6
1928	175,9
1935	145,2
1938	227,5
1946	261,7
1950	612,8
1960	816,6
1970	1 056,5
1980	1 100,5
1990	789,9
2005	218,0
2012	159,6

Źródło: oprac. własne na podst. [10, 15, 26].



Fot. 3. Dworzec Gdynia Główna: odrestaurowany budynek dworcowy (a), centrum handlowe (b). Fot. D. Załuski

Wraz z uruchomieniem funduszy zewnętrznych z programów rządowych i unijnych rozpoczęto wielki program modernizacji polskich dworców. W jego efekcie miało się w znaczący sposób zmienić oblicze najważniejszych obiektów, a datą krytyczną zakończenia strategicznych inwestycji miało być rozpoczęcie mistrzostw EURO 2012. Ponieważ okres przygotowania inwestycji był bardzo krótki i wynosił ok. 3 lata, żywiołowo zaczęto przygotowywać najpierw projekty budowlane, a potem realizować przebudowy. Ponieważ fundusze publiczne (koszty kwalifikowalne) mogły być przeznaczane wyłącznie na cele niekomercyjne, ograniczano do niezbędnego minimum programy komercyjne inwestycji (koszty niekwalifikowalne). PKP S.A. nie było wówczas stać na dofinansowywanie ze środków własnych tych przestrzeni. Dlatego w projektach budowlanych pojawiały się przeskalowane, niepotrzebne pasażerom przestrzenie dodatkowych holów, poczekalni, świetlic, pomieszczeń dla matki z dzieckiem itp. (np. Sławno, Iława, Gniezno, Inowrocław, Nowy Sącz). Podobnie przewymiarowane były pomieszczenia biurowe i socjalne dla pracowników kolei (np. Gdynia). Inną zgorą były pośpieszne uzgodnienia z właściwymi konserwatorami zabytków. Częstokroć remontowano budynki lub ich części, nadające się ze względów użytkowych jedynie do wyburzenia. Nie było czasu na zmiany decyzji o wpisach do rejestrów zabytków w związku z urealnianiem zakresu ochrony tych zabytków (np. część obiektów na stacji Piła) ani na wykreślenie z gminnych ewidencji zabytków błędnie wciągniętych na listy obiektów (np. zespół dworca Gdynia Chylonia). W imię źle pojętej gospodarności remontowano też budynki powojenne, bojąc się je zburzyć i w ich miejscu zrealizować mniejsze, bardziej użyteczne i tańsze w eksploatacji obiekty nowoczesne (np. Działdowo, Łańcut, Terespol, niezrealizowana przebudowa dworca w Jarosławiu). W związku z brakiem czasu nie było możliwości znalezienia prywatnych ani publicznych inwestorów i podpisania z nimi przedwstępnych umów na wynajem remontowanych pomieszczeń ani też możliwości ustalenia zakresu koniecznych prac budowlanych w dostosowaniu do przyszłego programu użytkowego. Dlatego do dziś stoją niezagospodarowane pomieszczenia komercyjne na dworcach Warszawa Wschodnia, Warszawa Stadion, Będzin Miasto, Gdynia Główna (fot. 3), Iława, Malbork, Sławno, Przemyśl, Tarnów, Wrocław Główny i in.

Po otwarciu wyremontowanych dworców nowym problemem okazała się sztucznie wykreowana, niezdrowa konkurencja wewnątrz firm kolejowych. Najemca mógł wybierać pomiędzy wyremontowanymi, ale droższymi lokalami komercyjnymi na dworcach (wynajmowanymi przez Oddział Dworce Kolejowe PKP S.A.) a substandardowymi obiektami użytkowymi przez Oddział Gospodarowania Nieruchomościami PKP S.A. albo PKP PLK S.A.



Fot. 4. Odrestaurowany dworzec w Malborku. Fot. D. Załuski

Z końcem 2012 r. Oddział Dworce Kolejowe wcielono do Oddziału Gospodarowania Nieruchomościami, dzięki czemu rozpoczęto racjonalną politykę zasobami gruntowymi PKP.

Ogromne środki finansowe zainwestowane w remonty nie przekładają się na wzrost efektywności wykorzystania dworców, popyt na lokale komercyjne ani na zmianę oblicza dzielnic przydworcowych. Bez nowej polityki transportowej same dworce nie są w stanie wygenerować wzrostu przewozów pasażerskich ani zapewnić liczniejszej i bogatszej klienteli mogącej korzystać z nowych punktów usługowych. Paradoksalnie wyremontowane obiekty przynoszą większe straty niż dworce nieremontowane. Chociaż inwestycje obniżyły koszty utrzymania obiektów, jednocześnie w znaczny sposób podniosły koszty ich amortyzacji.

Pomimo niezdrowej sytuacji opisanej powyżej należy stwierdzić, iż tylko dzięki funduszom publicznym możliwe było wyremontowanie tak znacznej liczby zdegradowanych dworców w tak krótkim czasie. Przywrócono blask wielu zabytkom, perłom architektury kolejowej, w tym również perłom architektury modernistycznej (m.in. Przemyśl, Wrocław Główny, Wałbrzych Miasto, Malbork – fot. 4, Brzeg, Będzin Miasto, Gdynia Główna, Warszawa Centralna, Warszawa Powiśle i Warszawa Ochota). Remontowane lub przygotowywane do remontu są kolejne obiekty (w budowie są m.in.: Opole Główny, Legnica – fot. 5, Gdańsk Główny, Zawiercie, Toruń Miasto, Piotrków Trybunalski; w przygotowaniu do remontu są: Szczecin Główny, Gliwice i Bydgoszcz Główna). Dla części dworców przyjęto strategię komercyjną (m.in. Poznań Główny, Katowice, Sopot, Gdańsk-Wrzeszcz i Olsztyn Główny).

Osobne zagadnienie stanowią dworce i przystanki powstające w ramach modernizacji linii kolejowych przez PKP PLK S.A. Są one projektowane zazwyczaj w sposób bardzo prymitywny, jakby w duchu PRL-u. Ogień krytyki przeciwko substandardowej architekturze przystanku Włoszczowa Północ, a potem przystankom na nowej linii kolejowej Warszawa Zachodnia–Warszawa Okęcie (fot. 6) niestety nie pomógł w wypracowaniu nowych standardów.

Jednocześnie projektowane i wznoszone są nowoczesne przystanki Pomorskiej Kolei Metropolitalnej o wysokich walorach estetycznych (2011–2015). W odróżnieniu od inwestycji PKP PLK S.A. realizacja pierwszej linii została poprzedzona ogólnopolskim konkursem architektonicznym na opracowanie 8 przystanków i międzynarodowym konkursem plastycznym na ich oznakowanie od strony miasta, a nagrodzone prace były narzucone wykonawcy linii. W nagrodzonych pracach linię potraktowano jako jeden system, standaryzując wiaty, kładki, windy, małą architekturę i zagospodarowanie terenu. Zastosowano również oznakowania dla niewidomych według standardów obowiązujących





Fot. 5. Przeznaczony do przebudowy ekspresjonistyczny dworzec w Legnicy (a) z zabytkową halą kasową (b). Fot. D. Załuski

w metrze warszawskim, zgodnie z Rozporządzeniem „w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie” [21].

Dworzec polski w przyszłości

Analizując programy reform dworcowych w innych krajach, należy stwierdzić, iż głównym czynnikiem sukcesu jest całościowe myślenie o rozwoju sieci dzięki jednemu zarządcy lub franczyzodawcy. Poprawnie prowadzone prace budowlane nie mogą wstrzymywać lub nadmiernie utrudniać rutynowej pracy przewoźników. Pasażerowie nie mogą być traktowani jako niepotrzebny balast. Cały system musi funkcjonować poprawnie. Bardzo cenne są obserwacje przebudowy dworców niemieckich, w szczególności berlińskich. Na czas budowy opracowywane były rewelacyjnie funkcjonujące rozwiązania tymczasowe. Drewniane tunele bezbłędnie rozprzodzały pasażerów do różnych przystanków w obrębie przebudowywanych dworców (np. Lehrter/Hauptbahnhof Berlin, Fridrichstrasse, Alexanderplatz, Peperstrasse/Sudkreuz). Wielki, szklany dach nad halą peronową dworca Hauptbahnhof Berlin był kładziony w trakcie rutynowej pracy przewoźników.

Reforma dworcowa winna być poprzedzona zinventaryzowaniem wszystkich dworców i stworzeniem czytelnej ich klasyfikacji. Dobrze opracowana kategoryzacja będzie pomocna w ustalaniu standardów wszelkiego rodzaju prac modernizacyjnych, projektowaniu programu użytkowego, wycenianiu powierzchni komercyjnych, wysokości opłat dworcowych itp. Szczególnie interesującą, sześciostopniową klasyfikację ustaliła Deutsche Bahn.



Fot. 6. Substandardowy przystanek Warszawa Rakowiec na linii SKM Warszawa Lotnisko Chopina – Warszawa Zachodnia, oddanej do użytku w 2012 r. Fot. D. Załuski



Fot. 7. Błędnie zaprojektowane zadaszenie placu dworcowego Wien Paternstern: cienie dachu i dylatacje nawierzchni zamazują krawędzie jezdni, krawężników, torów tramwajowych i oznaczeń dla niewidomych. Fot. D. Załuski

Ponad 5 400 dworców niemieckich zostało podzielonych według większej liczby zmiennych, tj. w oparciu o: (1) wielkość odpraw podróżnych, (2) liczba zatrzymań pociągów, (3) liczba powiązań komunikacyjnych o znaczeniu regionalnym i międzyregionalnym, (4) wagę dworca jako zintegrowanego węzła przesiadkowego w mieście i regionie, (5) wielkość i znaczenie miejscowości obsługiwanej przez dany dworzec (np. liczba mieszkańców, miasto uniwersyteckie, miasto o znaczeniu turystycznym, ważny ośrodek gospodarczy itd.). Do pierwszej kategorii należą węzły o znaczeniu międzyregionalnym, porównywalne do międzynarodowych lotnisk. Należy do niej 21 dworców zlokalizowanych w centrach dużych miast, z reprezentacyjnymi budynkami recepcyjnymi, bogatym zapleczem komercyjnym i wysokim poziomem usług. Do drugiej kategorii należą przystanki o znaczeniu międzyregionalnym (ponad 60 dworców), posiadające również wysoki poziom usług, między innymi wchodzące w skład terminali lotniczych. Do trzeciej należy około 250 dworców stanowiących ważne węzły regionalne w miastach średniej wielkości. Do czwartej należy około 600 dworców stanowiących węzły komunikacji lokalnej, znajdujących się zazwyczaj w dużych miastach lub aglomeracjach, z dużą liczbą tranzytowych odpraw podróżnych. Dworce te można porównać do dworców autobusowych. Do piątej kategorii należy około 1 300 dworców małomiasteczkowych lub dzielnicowych. Natomiast do szóstej należy ponad 3 200 przystanków w małych miejscowościach, posiadających formę przystanków autobusowych [4, 12].

Zestandardyzowane rozwiązania w zakresie centrów obsługi klienta, informatorów i małej architektury pomogą ograniczyć



Fot. 8. Organizacja ruchu pieszego: kolizyjnie rozwiązany plac przed dworcem Basel HBf., brak rozdzielenia stref ruchu (a); tunel peronowy ze skrzyętymi szybami windowymi w kierunku wyjścia do miasta, ułatwiający pieszym orientację na dworcu Graz HBf. (b); ścięte narożniki w kierunku wyjścia do miasta wraz z wyeksponowanymi windami w tunelu peronowym na dworcu Leoben (c). Fot. D. Załuski

czas potrzebny na wykonanie rutynowych czynności związanych z podróżą. Dworce i przystanki winny być traktowane jak obiekty sieciowe o identycznym wystroju, kolorystyce i standardach obsługi klienta („makdonaldyzacja” dworców) [18]. W modelu niemieckim standaryzacja dotyczy też jednorodnych wiat peronowych, WC-Clean (toalet), automatów biletowych, automatów do słodczy i napojów, ławek, koszy na śmieci i boksów poczekalniowych [23], a w modelu szwajcarskim również wyposażenia przejść podziemnych, oświetlenia peronów, kładek i tuneli, zegarów i automatów fotograficznych [7]. Materiały wykończeniowe muszą być długowieczne, odporne na wandalizm, a jednocześnie łatwe w utrzymaniu czystości (np. gres, szkło, kamień, aluminium i beton).

Centrum obsługi klienta winno znajdować się tylko na większych dworcach (patrz centra w Niemczech, Austrii, Belgii, Szwaj-

carii i Francji). Stylistyką powinno przypominać wnętrza banków lub dużych biur podróży. Według standardów szwajcarskich warunkiem jego uruchomienia jest frekwencja pasażerów na danym dworcu – nie mniejsza niż 10 tys. osób dziennie [22]. Centra te są lokalizowane w najbardziej charakterystycznych i widocznych miejscach hali dworcowej, a ich witryny odróżniają się od pozostałych lokali komercyjnych. Pamiętać przy tym należy, iż nadrzędną ideą przebudowy największych dworców na centra handlowe jest zachowanie priorytetu dla funkcji przewozowej w postaci przejście zorganizowanego układu ciągów pieszych, podporządkowanego minimalizacji dystansów pomiędzy poszczególnymi przystankami (m.in. program francuski, holenderski, niemiecki, szwajcarski i austriacki) – por. fot. 8.

Według modelu austriackiego zadaniem własnym zarządcy średniego dworca jest organizacja poczekalni w holu kasowym i w przeszklonych pawilonach na peronach, punktu informacyjnego i sprzedaży biletów w ramach centrum obsługi klienta. Strategiczny parking miejski na placu dworcowym stanowi własny cel komercyjny zarządcy. Organizacja węzła przesiadkowego na niekolejowe środki transportu stanowi owoc współpracy zarządcy z lokalnymi samorządami (fot. 9). Lokalny ośrodek usługowy zlokalizowany w zbędnych dla przewoźników przestrzeniach dworcowych, działający do późnych godzin wieczornych oraz w niedziele i święta, wraz z dużym dyskontem spożywczym Lidl lub Aldi (do 1000 m²



Fot. 9. Dworzec Innsbruck HBf.: hotel Ibis nad placem dworcowym (a); zintegrowany węzeł przesiadkowy na placu (b). Fot. D. Załuski



Fot. 10. Nowy dworzec wraz z małym centrum handlowym w Wels (a); plac dworcowy z przystankami na wyspie (b). Fot. D. Załuski

powierzchni użytkowej) oraz drobnymi pawilonami usługowymi (np. kiosk prasowy, kwiaciarnia, piekarnia, drogeria i apteka), powstaje we współpracy z prywatnymi inwestorami (np. Leoben, Klagenfurt, Wels – fot. 10, Graz i Krems an Donau – fot. 11). Przebudowa średnich dworców austriackich stanowić powinna wzór do naśladowania dla przebudowy polskich, średnich dworców.

Małe dworce polskie – wzorem pawilonów handlowych na stacjach benzynowych – winny być przebudowywane na supermarkety kolejowe (np. program szwajcarski i niemiecki). Marką handlową w Szwajcarii jest „avec-Shop”. Jej koncepcja powstała w 1999 r. wraz z utworzeniem spółki celowej, zawiązanej przez

firmy SBB AG, Migros i Kiosk AG. Pierwszy supermarket powstał w 2001 r. Do 2003 r. powstało ich 21. Na koniec 2011 r. było ich 60 w całej Szwajcarii [por. 2]. Są one wynajmowane w ramach franczyzy prywatnym inwestorom z zagwarantowaniem w umowie obsługi pasażerskiej. Siecią odpowiedzialną za realizację pawilonu, jego obsługę i zaopatrzenie jest koncern VALORA, właściciel firmy Kiosk AG. W ramach produktu „avec.” funkcjonują również na terenie Szwajcarii stacje benzynowe. Supermarkety „avec.” są otwarte przez 365 dni w roku, przeciętnie od godz. 6 do 21. Sieć oferuje swoje tanie produkty firmowe pod nazwą „ok.-Produkten”. Do dziś w Szwajcarii obowiązują dla handlu „godziny policyjne” w weekendy. Zatem stacje benzynowe i stacje kolejowe pozostają jedynymi punktami handlowymi otwartymi w niedziele. Przyjmuje się, iż przychody roczne pawilonów istniejących na dworcach wynoszą nie mniej niż 2,5 mln CHF rocznie. Powtarzalne, parterowe pawilony z płyt warstwowych (elewacje blaszane) tworzone są podobnie jak powtarzalne przystanki obok zabytkowych dworców lub na ich miejscu. Rzadziej supermarkety powstają w odrestaurowanych obiektach zabytkowych (fot. 12a). Wielkość pawilonów wynosi średnio ok. 200–250 m². Zatrudniają one średnio 8 osób [3]. Obiekty, o których mowa, przypominają zakresem działalności pawilony usługowe przy stacjach benzynowych. Hala sprzedażowa (fot. 12b) jest sklepem samoobsługowym ze świeżym pieczywem, słodyczami, napojami, prasą, książkami, alkoholem czy wyrobami tytoniowymi. W kasie można zapłacić za powyższe wspomniane artykuły, zakupić bilety kolejowe (fot. 12c), uzyskać informację o połączeniach pociągów i otrzymać materiały reklamowe. Zazwyczaj w hali sprzedażowej znajduje się też barek samoobsługowy.



Fot. 11. Zintegrowany węzeł przesiadkowy pod jednym dachem na placu dworcowym, Krems an der Donau. Fot. D. Załuski



Fot. 12. Przebudowany zabytkowy dworzec w Geltenkindern w modelu „stacji benzynowej”: widok zewnętrzny (a); wnętrze supermarketu (b); punkt sprzedaży biletów wewnątrz supermarketu (c). Fot. D. Załuski



Fot. 13. Niemieckie dworce w modelu „stacji benzynowej” DB ServiceStore: standaryzowany pawilon dworcowy w Neuenhagen bei Berlin (a); nowy dworzec w Neu-Ulm w miejscu wyburzonego dworca powojennego (b, c); wnętrze pawilonu dworca Berlin-Geundbrunnen (d). Fot. D. Załuski

Najemca lokalu jest przeszkolony w zakresie obsługi klientów i korzystania z systemu komputerowego. Podobny system działa w Niemczech pod nazwą „DB ServiceStore” (fot. 13).

Małe dworce polskie, które nie są w stanie utrzymać się jako obiekty komercyjne i na których odnotowuje się niską frekwencję pasażerów, winny być rozebrane, a w ich miejsce winny być postawione przystanki o standardzie przystanków autobusowych. Oceniając przystanki pilotażowe, wzniesione w Europie Zachodniej, należy zwrócić uwagę na takie cechy, jak efektywność w zakresie obsługi klientów, powtarzalność, kosztochłonność, odporność na akty wandalizmu i długowieczność. Zaprojektowany przystanek pilotażowy w Austrii w Feldkirchen pod Grazem (budowa w 2005 r. wg projektu biura Riegler Riewe, fot. 14) [17] spełniał wymóg odporności na wandalizm, ale jednocześnie okazał się zbyt skomplikowany i zbyt drogi do wdrożenia jako model powtarzalny. Przy-

stanki pilotażowe powstające w programie „Lijn 6” w Belgii na linii 36 Bruksela–Leuven w 2010 r. według projektu Eurostation – fot. 15 [9] – były nadmiernie wystylizowane, posiadały zbyt wiele delikatnych elementów łatwo brudzących się, szybko starzejących się i podatnych na zniszczenia (np. białe fugi pomiędzy kafelkami w przejściach podziemnych, zadaszania z mlecznego szkła). Na francuskim przystanku w Alzacji w Niederbronn-les-Bains (fot. 16), powstałym w 2008 r. według projektu SNCF/AREP, przyjęto zbyt wiele wyrafinowanych technologicznie rozwiązań proekologicznych i *high-tech* (ogródek przy poczekalni w japońskim stylu Zen, zielony dach na poczekalni, baterie słoneczne zasilające przystanek, trudne do odśnieżania przejście piesze z nawierzchni biologicznie czynnych) [1]. Przystanek był zbyt delikatny dla wandalii, posiadał konstrukcję stalową z wypełnieniem drewnianym i szklanym. Jednocześnie w Niederbronn-les-Bains nie rozwiązano



Fot. 14. Prototyp powtarzalnego przystanku austriackiego w Feldkirchen pod Grazem: wejście (a), wiata dla oczekujących (b). Fot. D. Załuski



Fot. 15. Jeden z prototypowych, powtarzalnych przystanków belgijskich na linii 36 Bruksela–Leuven. Fot. D. Załuski



Fot. 17. Proekologiczny prototyp powtarzalnego przystanku francuskiego w Niederbronn-les-Bains w Alzacji. Fot. D. Załuski

problemu z istniejącym budynkiem dworca, nie zburzono go, nie wynajęto ani nie sprzedano. Niemieckie, powtarzalne przystanki kolejowe są wprost odpowiednikiem przystanków autobusowych. Ich zbyt minimalistyczne rozwiązania wydają się nie spełniać podstawowych wymogów klimatycznych w zakresie ochrony pasażerów przed deszczem, śniegiem, wiatrami i zimnem czy wymogów związanych z rzetelną informacją kolejową. Koleje niemieckie również nie radzą sobie z opuszczonymi dworcami, pozostawiając je zazwyczaj jako pustostany, z czasem zamieniające się samoistnie w ruiny grożące katastrofą budowlaną lub skłoty dla bezdomnych.

Za wzorcowe należy uznać przystanki szwajcarskie. Ich pierwotny wzór został opracowany w wyniku konkursu architektonicznego na koncepcję zmodularyzowanego przystanku kolejowego (1999). Konkurs wygrała firma GIM Architekten z Berna. W 2000 r. zatwierdzono powtarzalny projekt dla całej Szwajcarii. Do 2012 r. zostało wybudowanych 619 przystanków według tego projektu. Przystanki te powstają: (1) w miejscu wyburzanych dworców, (2) obok zabytkowych dworców przeznaczonych do zachowania i zmiany przeznaczenia, (3) w ramach budowy nowych przystanków. Pierwsze dwie pilotażowe realizacje projektu zakończono w maju 2002 r. w miejscowościach Muntelier-Löwenberg (fot. 17) i Thorishaus Dorf [7]. Całość objęta została powtarzalnymi projektami wiat peronowych, przejść podziemnych, poczekalni, systemu automatów (informator łączący telefonicznie pasażera z operatorem linii, automat biletowy, automat do sprzedaży napojów i słodyczy, automat do robienia zdjęć), informacji wizualnej i dźwiękowej, tablic reklamowych, oświetlenia, ławek, koszy na śmieci, towarzyszących przystanków komunikacji autobusowej, parkingów itp.

Przyjęto zasadę, iż w miarę możliwości perony kolejowe winny być jednokrawędziowe, przy czym strona zaplecza peronu winna pełnić rolę krawędzi dla komunikacji autobusowej, parkingów dla samochodów (*park&ride*) i parkingów dla rowerów. Projekty te da się zrealizować w wielu lokalizacjach, a powstałe w ten sposób przystanki są „wandaloodporne”, proste, długowieczne, tanie w realizacji i utrzymaniu dzięki powszechnej standaryzacji.

Na modelu szwajcarskim oparto projekt pilotażowego polskiego przystanku „Parasol”. Projekty koncepcyjne i projekt budowlany na zlecenie PKP S.A. wykonała firma Rail Projekt Oddział w Gdańsku w 2009 r. dla przystanku w Sulejówku (2009–2010) [16]. Niestety do dziś projekt nie doczekał się realizacji.

Wnioski

Obecna polityka PKP S.A. zmierza ku minimalizacji kosztów związanych z utrzymaniem dworców. W związku z brakiem wsparcia ze strony Skarbu Państwa i przewoźników (brak opłaty dworcowej) firma chce zachować jedynie dworce strategiczne, przynoszące dochody z towarzyszących funkcji komercyjnych. Pozostałe zamierza przekazać PKP PLK S.A. lub samorządom lokalnym, sprzedać prywatnym inwestorom, a resztę zburzyć. Te, które pozostaną na czynnych liniach, będą własnością różnych podmiotów. Istnieje zagrożenie, iż polskie dworce nigdy nie będą zarządzane przez jeden podmiot, a w związku z tym nigdy nie zostaną dostosowane do ujednoliconych, nowoczesnych standardów, obowiązujących na nowoczesnych sieciach kolejowych (por. fot. 18). Można odnieść wrażenie, że nikt już nie wierzy w renesans polskich kolei. Do dziś nie wypracowano nowoczesnych przepisów budowa-



Fot. 16. Proekologiczny prototyp powtarzalnego przystanku francuskiego w Niederbronn-les-Bains w Alzacji. Fot. D. Załuski





Fot. 18. Sprzeczny z zasadami bezpieczeństwa i współczesnej estetyki szklane windy na dworcu w Sopocie; projekt zrealizowany w 2012 r. Fot. D. Załuski

nych. Rozporządzenie „w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie” [20] nie przystaje do współczesnych wyzwań w zakresie przebudowy dworców i przystanków (niedostosowanie przepisów do uwarunkowań w zakresie modernizacji dworców na zabytkowych liniach kolejowych, niedostosowanie wysokości peronów do wysokości pociągów, brak regulacji w zakresie projektowania dworców poza obszarami kolejowymi, brak przepisów w zakresie dostosowania obiektów kolejowych dla osób niepełnosprawnych, brak uregulowań w zakresie oznaczeń dla niewidomych i in.).

Czy budowa samorządowych sieci kolejowych, takich jak np. Koleje Mazowieckie lub Pomorska Kolej Metropolitalna, odmieńnią tendencje spadkowe w przewozach pasażerskich? Czy zapoczątkowanie kursowania w roku 2015 pociągów dużych prędkości na zmodernizowanych liniach kolejowych odmieni oblicze polskich kolei? Czy powstająca, pomimo braku jawnej akceptacji polityków, sieć kolei dużych prędkości zainicjuje prawdziwy renesans polskich dworców? Czas pokaże...

Bibliografia:

- [1] Arep, *Modular sustainable passenger eco-shelter*, Paris 2008 [materiały wewnętrzne].
- [2] avec. C-Store Format Joint-Venture 2001: <http://www.youtube.com/watch?v=rVv30mxjYg> (dostęp z dnia 9.09.2013 r.).
- [3] avec. [opis supermarketów wznoszonych przez koncern VALORA]: <http://www.avec.ch/de/unternehmen/valora-retail.html> (dostęp z dnia 30.12.2011 r.).
- [4] Bahnhofskategorisierung. Stand 01.01.2007, DB Station+Service AG: http://www.deutschebahn.com/site/shared/de/dateianhaenge/infomaterial/sonstige/bahnhofskategorieliste__2007.pdf (dostęp z dnia 11.11.2007 r.).
- [5] Basiewicz T., *Projektowanie infrastruktury kolejowej*, Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, Warszawa 1988.
- [6] Bator J., *Strategia PKP S.A. dla dworców kolejowych – „Dworzec na własność” oraz współpraca z samorządami*, Pomorski Urząd Marszałkowski, Gdańsk 2013 [mps powielony].
- [7] Baumann-Stucki D., *Neue Schwaizer Bahnhöfe. Konzept für 620 Stationen*, Niggli Verlag, Zurich 2003.
- [8] Czarnecki W., *Planowanie miast i osiedli*, Cz. V. *Planowanie komunikacji i transportu*, PWN, Poznań 1957.
- [9] Eurostation, *Modernisation and refurbishment of the stations on Line 36 from Brussels to Leuven*, Brussels 2006 [materiały wewnętrzne].
- [10] GUS, *Economic history of Poland in numbers*, GUS, Warszawa 1994.
- [11] Klimkiewicz J., *Raport. Nieruchomości kolejowe*, „Rynek Kolejowy” 2006, nr 2.
- [12] Krall B., *Projektowanie dworców kolejowych – modernizacja – reorganizacja dworców kolejowych w Niemczech*, MGG Conferences, Warszawa 27.04.2010 [mps powielony].
- [13] Najwyższa Izba Kontroli, Departament Komunikacji i Systemów Transportowych, *Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów*, Nr ewid. 76/2008/P07070/KKT, Warszawa 2008.
- [14] Paszke A., Jerczyński M., Koziarski S., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa 1995.
- [15] PKP, *Raport Roczny Grupy PKP*, Warszawa 2007.
- [16] Rail Projekt, „Stacja Parasol”, systemowy przystanek kolejowy. *Projekt typowy do adaptacji. Wielobranżowy projekt budowlany*, Warszawa 2010 [mps powielony].
- [17] Riegler Riewe Architekten – wykaz zrealizowanych projektów: http://www.rieglerriewe.co.at/projects/tr_hlfk/e.html (dostęp z dnia 9.11.2006 r.).
- [18] Ritzer G., *Makdonaldyzacja społeczeństwa. Wydanie na nowy wiek*, Muza, Warszawa 2009.
- [19] Rorata A., *Małe i średnie dworce oraz inne nieruchomości – wykorzystanie i strategia rozwoju. Przykłady wspólnych projektów w Giżycku, Będzinie, Nowej Soli*, MGG Conferences, Warszawa 2007 [mps powielony].
- [20] Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dn. 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie: Dz. U. 1998, Nr 151, poz. 987).
- [21] Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 17 czerwca 2011 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane metra i ich usytuowanie: Dz. U. 2011, Nr 144, poz. 859).
- [22] SBB: *Shopping & Gastronomy*: <http://www.sbb.ch/en/station-services/am-bahnhof/shopping-gastronomy.html> (dostęp z dnia 9.09.2013 r.).
- [23] Steguweit C., *Die neue Bahn – eine komplexe Gestaltungsaufgabe*, [w:] BDA, *Renaissance der Bahnhofe. Die Stadt in 21. Jahrhundert*, Vieweg, Wiesbaden 1996.
- [24] Ustawa z dn. 28.03.2003 r. o transporcie kolejowym: Dz. U. 2007, Nr 16, poz. 94 z późn. zm.).
- [25] Ustawa z dn. 24.10.2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz ustawy o transporcie kolejowym: Dz. U. 2008, Nr 206, poz. 1289).
- [26] Urząd Transportu Kolejowego, *Przewozy pasażerskie 2013*: <http://www.utk.gov.pl/pl/analizy-i-monitoring/statystyka-miesieczna/przewozy-pasazerskie/2637,Przewozy-pasazerskie.html> (dostęp z dn. 2.09.2013 r.).
- [27] Załuski D., *Dworce kolejowe. Śródmiejskie przestrzenie podróży*, PG, Gdańsk 2010.

Autor:

Dr hab. inż. arch. **Daniel Załuski** – adiunkt w Katedrze Urbanistyki i Planowania Regionalnego Wydziału Architektury Politechniki Gdańskiej, e-mail: d.zaluski@studiodz.com.pl