



## Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG

2022, 25(3), 24-40

DOI 10.4467/2543859XPKG.22.014.16608

Otrzymano (Received): 12.07.2022

Otrzymano poprawioną wersję (Received in revised form): 26.08.2022

Zaakceptowano (Accepted): 26.08.2022

Opublikowano (Published): 30.09.2022

# PRZEMIANY DWORCÓW W MIEJSKIEJ PRZESTRZENI PUBLICZNEJ. PRZYKŁAD KIELC

## *Transformations of stations in urban public space. The example of Kielce*

Iwona Kiniorska (1), Patryk Brambert (2)

(1) Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii i Nauk o Środowisku, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach, Uniwersytecka 7, 25-406 Kielce

e-mail: iwona.kiniorska@ujk.edu.pl



<https://orcid.org/0000-0001-5630-4554>

(2) Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Instytut Geografii i Nauk o Środowisku, Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach, Uniwersytecka 7, 25-406 Kielce

e-mail: patryk.brambert@ujk.edu.pl



<https://orcid.org/0000-0001-5320-5657>

### Cytacja:

Kiniorska I., Brambert P., 2022, Przemiany dworców w miejskiej przestrzeni publicznej. Przykład Kielc, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 25(3), 24-40.

**Streszczenie:** W ostatnich latach zauważa się ożywienie związane ze wzrostem liczby modernizowanych i remontowanych obiektów dworcowych. Na nowo odkrywa się też ich dużą wartość jako obiektów wielofunkcyjnych. W związku z tym celem badań było określenie przemian dworca miejskiego w przestrzeni publicznej na przykładzie takich obiektów zlokalizowanych w Kielcach. Zwrócono głównie uwagę na przekształcenia architektoniczne, przestrzenne i funkcjonalne. Badaniu poddano zmodernizowany w 2020 r. dworzec autobusowy, a także dworzec kolejowy, będący w trakcie modernizacji. Jak ukazano na tych przykładach, główna rola dworców – mimo zastosowania nowoczesnych koncepcji modernizacyjnych – została zachowana. Dworzec autobusowy wkomponowany jest w krajobraz miasta poprzez zachowanie oryginalnej i wyjątkowej kompozycji przestrzennej oraz sylwetki gmachu. Powstały układ przestrzenny wzmacnia znaczenie i potencjał funkcji publicznych, a także walorów użytkowych dla podróżnych oraz mieszkańców miasta. W podobnym kierunku zmierza modernizacja kieleckiego dworca kolejowego.

**Słowa kluczowe:** dworzec kolejowy, dworzec autobusowy, modernizacja, przestrzeń publiczna, krajobraz miasta

**Abstract:** In recent years, there has been a revival associated with an increase in the number of modernised and renovated station facilities. Their great value as multifunctional facilities is also being rediscovered. Therefore the aim of the research was to determine the transformations of stations in public space based on the examples of such facilities located in Kielce. Main attention was placed on architectural, spatial and functional transformations. The study covered the bus station modernised in 2020, as well as the railway station which is currently under modernisation. As shown in these examples, the main role of the stations – despite the use of modern refurbishment concepts – has been retained. The bus station is integrated into the city landscape by preserving the original and unique spatial composition and silhouette of the building. The resulting spatial arrangement strengthens the importance and potential of public functions, as well as utility values for travelers and city residents. The modernisation of the Kielce railway station is heading in a similar direction.

**Keywords:** railway station, bus station, modernisation, public space, city landscape

## Wstęp

Dworce stanowią ważny element przestrzeni miejskiej. Można stwierdzić, że pełnią rolę „wizytówki” każdej miejscowości. To miejsca, gdzie spotykają się podróżni, którzy na podstawie wyglądu, stanu zagospodarowania przestrzeni wewnątrz i wokół dworca wyrabiają sobie pierwsze opinie na temat danego obszaru. Współcześnie w Polsce wiele tego typu obiektów podlega zaawansowanym procesom modernizacyjnym i rewitalizacyjnym. Celem artykułu było określenie przemian dworca miejskiego w przestrzeni publicznej na przykładzie takich obiektów zlokalizowanych w Kielcach. Zwrócono głównie uwagę na przekształcenia architektoniczne, przestrzenne i funkcjonalne. Badaniu poddano dwa obiekty. Pierwszym z nich jest przebudowany oraz oddany do użytku w 2020 r. dworzec autobusowy, drugim – kolejowy, który od drugiego kwartału 2022 r. znajduje się w trakcie modernizacji.

### 1. Dworce i ich znaczenie w przestrzeni publicznej

Przestrzeń publiczna to, według klasycznej definicji, przestrzeń nieprywatna, dostępna dla wszystkich. Termin ten wywodzi się jeszcze z antyku, a konkretnie wziął początek znaczeniowy od słowa „agora”, określającego dosłownie miejsce zgromadzeń (Adorno i in., 1971). Obecnie – z natury rzeczy – przestrzeń publiczna pojmowana jest w literaturze przedmiotu w kategoriach społeczno-ekonomicznych. Opisywana jest zatem jako wspólnie (zbiorowo) użytkowane dobro, kształtowane przez człowieka w sposób celowy, stosownie do zasad i wartości społecznych, tzn. dobro, które ma służyć zaspokojeniu potrzeb lokalnych i ponadlokalnych społeczności (Biegański i in., 2009; Groeger, 2011). Przykłady takiej zbiorowo wykorzystywanej przestrzeni to m.in.: miejskie place, ulice, budynki urzędów, muzea, obiekty handlowe, parki czy dworce. Do cech przestrzeni publicznej należą: bezpieczeństwo, różnorodność, zmienność, możliwość zaspokojenia potrzeb różnych grup ludzi (Augustyn-Lendzion, 2005; Sierecka-Nowakowska, 2001; Rouba, 2011).

Dworzec, będący obiektem znajdującym się w każdym mieście, stanowi ważny element przestrzeni publicznej. Definicja dworca kolejowego, która pojawiła się w polskim prawie dopiero w 2008 r., określa go jako obiekt budowlany lub ich zespół usytuowany na obszarze kolejowym, służący do obsługi podróżnych lub usług towarzyszących tej obsłudze, który może także obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów (Ustawa o zmianie ustawy o komercjalizacji..., 2008). Z kolei dworzec autobusowy to „miejsce przeznaczone do

odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkty sprzedaży biletów oraz punkty informacji dla podróżnych” (Ustawa o publicznym transporcie zbiorowym, 2010). Jak podkreślają A. Kołoś (2010) oraz J. Łodziński (2021), wymagane jest przy tym szersze spojrzenie na cechy i funkcje dworców. Wyróżniono więc trzy aspekty znaczenia dworca w przestrzeni publicznej miasta:

- funkcjonalny – miejsce wymiany pasażerskiej,
- organizacyjno-techniczny – miejsce zatrzymywania oraz postoju pojazdów, organizacji ruchu (nadzór nad rozkładem jazdy i zmianą przebiegu tras),
- architektoniczny – dotyczący budynków i ich otoczenia wraz z zagospodarowaniem przestrzennym (Kołoś, 2010).

Z punktu widzenia prowadzonych badań autorzy pracy odnoszą się do pierwszego oraz ostatniego aspektu roli dworców w przestrzeni miejskiej.

Warto zwrócić uwagę na fakt, że postęp technologiczny w postaci wynalezienia maszyny parowej, następnie lokomotywy parowej, a w konsekwencji wykorzystanie ich w transporcie towarów i osób, wymusił budowę miejsc przeładunku towarów oraz oczekiwania podróżnych na pociąg. Takimi miejscami stały się dworce kolejowe. Początkowo w budynkach dworcowych umieszczano instytucje niezbędne do obsługi podróżnych (kasy, poczekalnie, restauracje), a później – pozostałe punkty usługowe. Stopniowo otoczenia dworców stawały się małymi centrami miast (Kosmowski, 2015).

Transport kolejowy oraz drogowy odegrały bardzo istotną rolę w rozwoju cywilizacyjnym. Przełom XIX i XX w. to moment upowszechnienia się różnych form masowego transportu. W tym okresie w Polsce powstawały pierwsze linie tramwajowe, początkowo konne, później już zmechanizowane. W następnych latach rozwijała się też komunikacja autobusowa i trolejbusowa. Czas największego rozkwitu transportu kolejowego przypadł na drugą połowę XIX w. Powstała wtedy znaczna część obiektów dworcowych, które obecnie znajdują się pod ochroną konserwatorską. Pozostałe stacje kolejowe uruchomiono w XX w., odbudowano po II wojnie światowej lub zbudowano w latach 70. lub 80.

Analogicznie rozwój transportu drogowego w drugiej połowie XX w. zaowocował powstaniem licznych dworców autobusowych. Ich położenie było zróżnicowane, ale często dworce te lokalizowano w pobliżu dworców kolejowych. Funkcjonowanie regionalnego transportu autobusowego w kraju jest wypadkową decyzji politycznych podjętych w 1945 r., kiedy utworzono Państwową Komunikację Samochodową (PKS). Do pełnionych przez przedsiębiorstwa PKS działalności, poza obsługą przewozów, należało także m.in. projektowanie dworców i zajezdni oraz dysponowanie

dworcami i przystankami dworcowymi (Bąkowski, 1996; Książek, 2015; Łodziński, 2021). W okresie transformacji ustrojowej nastąpił szereg zmian prawnych, własnościowych i organizacyjnych w funkcjonowaniu PKS. Poszczególne przedsiębiorstwa operatora przewozów były prywatyzowane, komunalizowane, oddawane w leasing pracowniczy lub stawiane w stan upadłości (Taylor, Ciechański, 2007).

Aktualnie, po kilkudziesięcioletniej tendencji spadkowej znaczenia, zwłaszcza transportu kolejowego w przewozach pasażerskich i towarowych, obserwuje się jego powolny wzrost. Pozytywnym przemianom infrastruktury kolejowej, w tym linii i taboru kolejowego, towarzyszy ogólnoeuropejski trend przebudowy dworców. Równolegle modernizowane są dworce autobusowe. Zatem użytkowane teraz w kraju dworce to wielofunkcyjne, często całkowicie zintegrowane obiekty o rozbudowanej i zróżnicowanej strukturze funkcjonalnej, która silnie zależy od kategorii dworca, czyli od tego czy jest to dworzec kolejowy, np. wojewódzki, regionalny lub turystyczny (Rochmińska, Rocznik, 2016). W 2017 r. pełna integracja przestrzenna dworca kolejowego z autobusowym dotyczyła sześciu miast wojewódzkich: Olsztyna, Białegostoku, Warszawy, Poznania, Krakowa i Rzeszowa (Jurkowski, 2018).

Poza samym budynkiem dworca bardzo ważną funkcję odgrywa plac, który jest łącznikiem strukturalnym między halą dworca a tkanką miejską. W tej przestrzeni lokalizuje się przystanki komunikacji publicznej, wejścia do metra. Organizuje się również masowe wydarzenia, jak np. jarmark świąteczny w Hanowerze (Pięt, 2014). Poprzez nagromadzenie różnego rodzaju usług, w obrębie dworców lub ich wnętrzu tworzy się bardzo powszechnie centra handlowe. Jednym z przykładów takiego rozwiązania jest powstanie w 1997 r. pasażu handlowego „Promenaden” na trzech kondygnacjach dworca kolejowego w Lipsku. Realizowane są na tym dworcu dwa podstawowe komponenty funkcji wymiany: funkcja komunikacyjna (m.in. kasy, informacja kolejowa, poczekalnie) i funkcja handlowo-usługowa (m.in. lokale gastronomiczne, sklepy odzieżowe, apteki, księgarnie) (Kosmowski, 2015). Podobny charakter ma również nowoczesny kompleks dworcowy w Wiedniu, który został otwarty w 2012 r. Czasami centra handlowe powstają tuż obok obiektów dworcowych, a charakterystycznym tego przykładem jest zlokalizowanie w 2007 r. kompleksu „Złote Tarasy” na północ od Dworca Warszawa Centralna. Jak zauważa A. Pięt (2014), dworce kolejowe – dzięki atrakcyjnemu położeniu w centrach miast – posiadają znaczące możliwości do generowania w ich obrębie oraz otoczeniu funkcji towarzyszących. Mogą być miejscem spotkań biznesowych lub towarzyskich ze względu na bogatą ofertę usługowo-gastronomiczną. Innym sposobem wzbogacania przestrzeni dworcowej

jest umieszczanie funkcji: hotelowej, biurowej bądź związanej z rozrywką (Racoń-Leja, 2006; Rynowska-Sachse, 2006). Oprócz wyróżnionych, w Europie Zachodniej występują inne liczne przykłady powstawania wielofunkcyjnych węzłów transportowych, które na swoim terenie koncentrują określone zestawy funkcji pozakomunikacyjnych.

Zaakcentowane zjawisko wielofunkcyjności dworców stanowi coraz częściej podejmowaną tematykę w polskiej literaturze przedmiotu (m.in. Kołoś, 2010; Soczówka, 2012; Mróz, 2015; Łodziński, 2021). W badaniach analizuje się także możliwości i bariery zagospodarowania przestrzeni publicznej wewnątrz i wokół dworców (Dreszer, 2008; Załuski, 2010; Pięt, 2014; Kosmowski, 2015) oraz wykorzystania terenów pokolejowych (Załuski, 2009; Kostrzewski, 2014; Muszyńska, 2016; Kosmowski, 2017). Należy przy tym podkreślić, że problematyka funkcjonowania dworców autobusowych jest znacznie słabiej rozpoznana, co potwierdza także J. Łodziński (2021). Dotyczy to zwłaszcza mniejszych ośrodków miejskich (Dźwigoń, 2012; Książek, 2015), jak również infrastruktury dworcowej i aspektów architektonicznych (Banachowska, 2015). Stąd autorzy opracowania podjęli zagadnienie związane z elementami zagospodarowania przestrzeni publicznej wewnątrz i wokół dworców miejskich, na przykładzie zmodernizowanego dworca autobusowego i będącego w fazie modernizacji dworca kolejowego.

## 2. Materiały źródłowe i metody badań

W dążeniu do realizacji celu badawczego przeprowadzono dokładną analizę przekształceń wybranych obiektów od momentu ich zaistnienia w publicznej przestrzeni miasta Kielce do chwili obecnej. Analiza została oparta m.in. na archiwalnych materiałach kartograficznych oraz współczesnych materiałach fotograficznych, planistycznych i wizualizacjach przestrzennych. Zasoby historyczne pozyskano z serwisu internetowego MAPSTER, który jest cyfrowym zbiorem historycznych map i planów miast Polski oraz Europy Środkowej i Wschodniej. Aktualne wizualizacje danych przestrzennych zostały udostępnione przez Główny Urząd Geodezji i Kartografii za pośrednictwem odpowiednich systemów informacji przestrzennej: Geoportalu Kielce (system miejski) i Geoportalu krajowego. Dodatkowe źródło wiedzy na temat tych przestrzeni stanowiły własne obserwacje autorów, będących mieszkańcami Kielc.

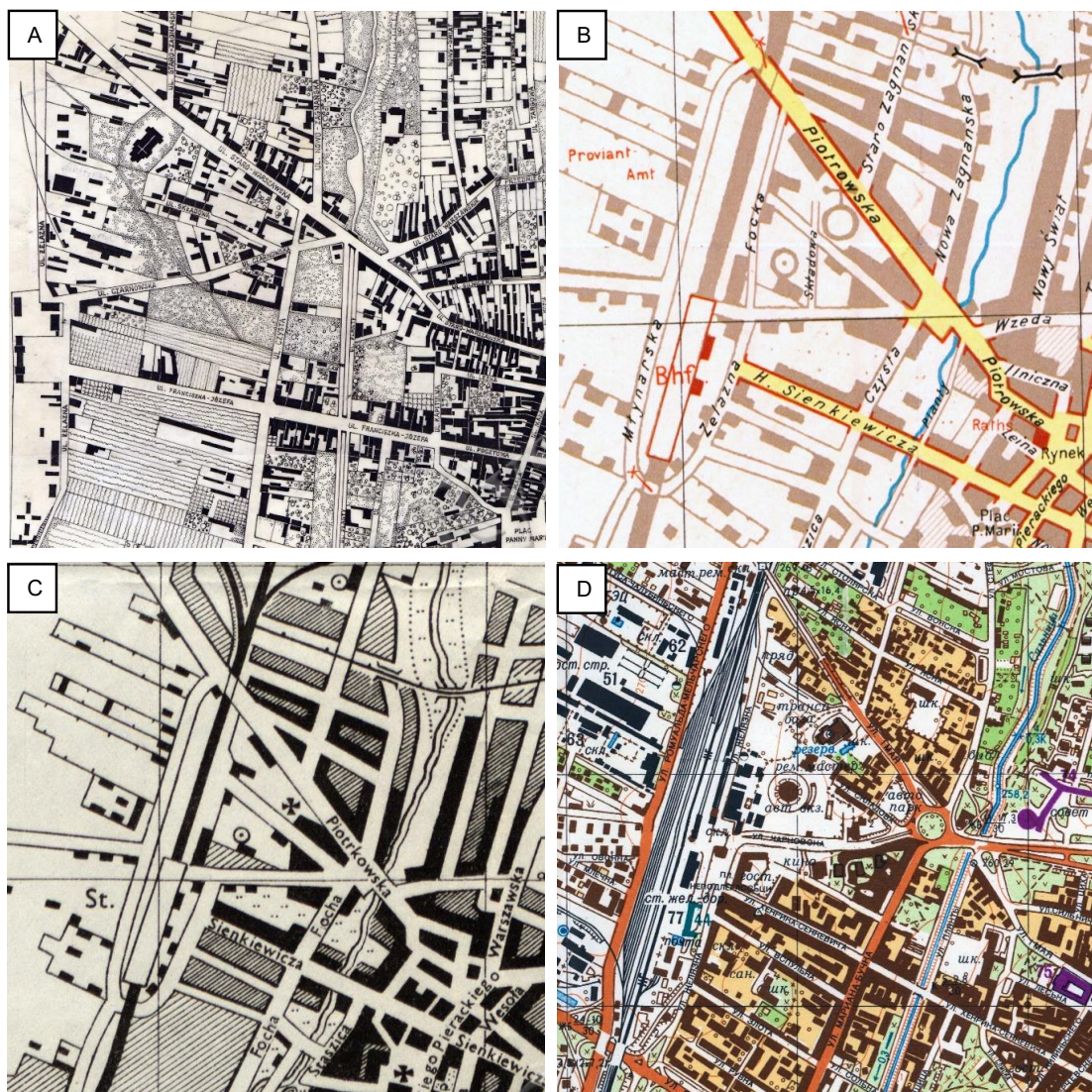
W analizie wykorzystano zatem techniki z zakresu analizy materiałów zastanych, analiz przestrzennych oraz metodę inwentaryzacji przestrzeni badanych obiektów. W pierwszym etapie pracy oparto się na dostępnych opracowaniach naukowych, jak

i specjalistycznych oraz źródłach niepublikowanych. W drugim etapie – źródło informacji jakościowych i ilościowych stanowiły wyniki inwentaryzacji przestrzennych, które wykonano w 2022 r. na terenie odnowionego dworca autobusowego, jak również dworca kolejowego, ale jeszcze przed rozpoczęciem jego modernizacji.

### 3. Rys historyczny obszaru badań

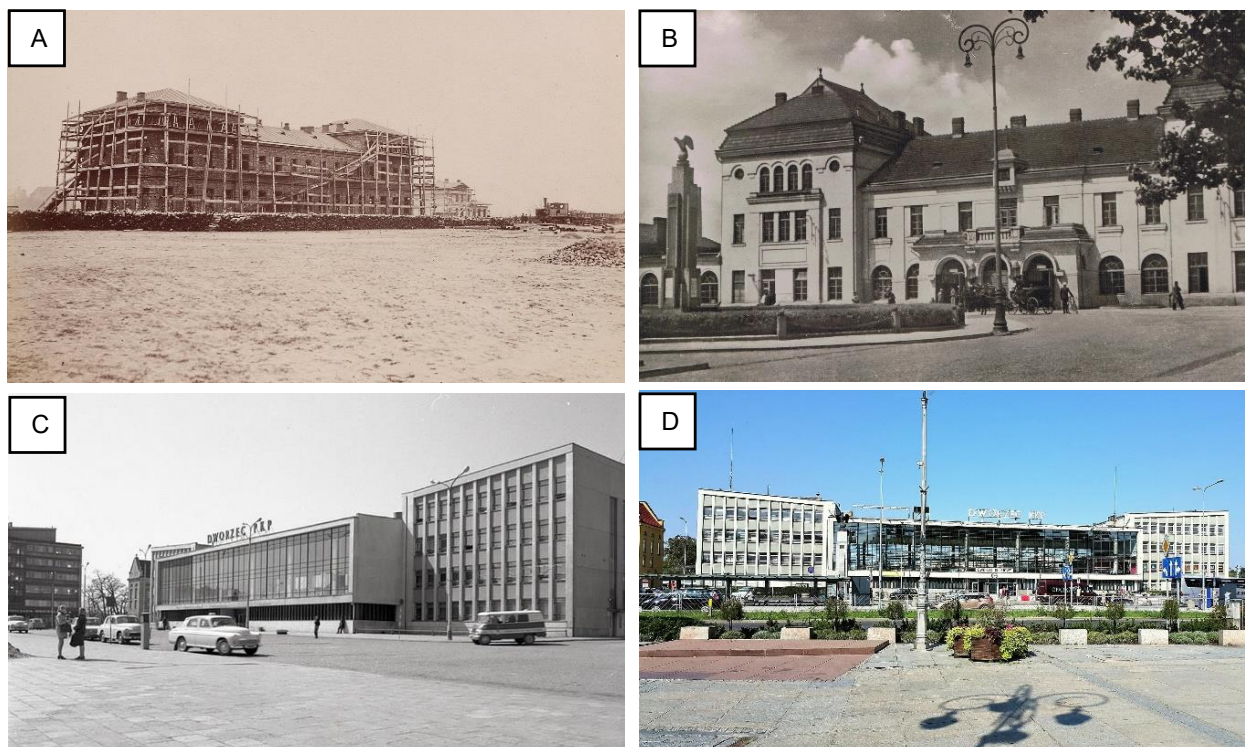
Historia kieleckiego dworca kolejowego ma swój początek w 1876 r., kiedy zapadła decyzja o budowie linii kolejowej z Dębina do Dąbrowy Górniczej przez Radom oraz Kielce. Wpłynęło to zasadniczo na dalszy rozwój przestrzenny i gospodarczy miasta na kilkadziesiąt lat. Wzdłuż wytyczonych linii powstawały

tereny przemysłowe i podmiejskie lotniska (ryc. 1). W dodatku w okresie międzywojennym linia kolejowa związała z Kielcami uprzemysłowioną osadę na Białogonie, która w tym czasie wyraźnie ciążyła w kierunku miasta (Myśliński, 2014a). Pierwotny budynek dworca oddano do użytku 25 stycznia 1885 r. (Pająk, Szczepański, 2014). Jego w dużej mierze oryginalne założenie przetrwało do 1966 r., czyli do momentu wyburzenia. Przed II wojną światową istniały nawet plany budowy bezkolizyjnych przejazdów w formie wiaduktu oraz tunelu, lecz z powodów finansowych zrezygnowano z nich (Myśliński, 2014a). Nowy, wybudowany według ówczesnych wzorców architektonicznych dworzec otwarto w 1971 r. (ryc. 2). W tym samym roku podjęto również decyzję o powstaniu nowoczesnego dworca komunikacji samochodowej (Banachowska, 2015).



Ryc. 1. Rozwój przestrzenny Kielc w najbliższym sąsiedztwie dworca kolejowego na podstawie planów miasta z XX w.: A – fragment planu rękopisowego z lat 1916-1918, B – fragment niemieckiego planu z lipca 1939 r., C – fragment planu Wojskowego Instytutu Geograficznego z 1939 r., D – fragment rosyjskiego planu z 1987 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie MAPSTER [dostęp: 01.06.2022].



Ryc. 2. Dworzec kolejowy w Kielcach: A – podczas budowy w 1884 r., B – w latach 1930-1939, C – w latach 1971-1979, D – w 2019 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Fotopolska.eu [dostęp: 30.06.2022].

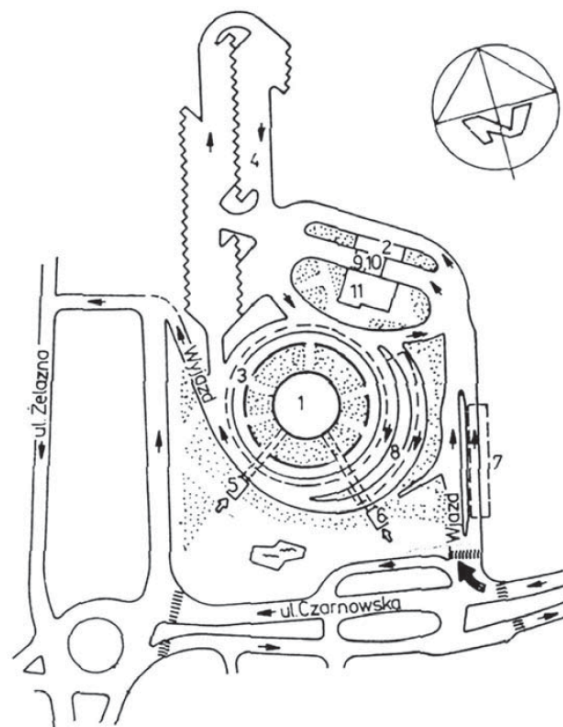
Odnowiony w stylu późnomodernistycznym gmach dworca kolejowego cechował się przeszkloną częścią centralną, która została obramiona dwoma symetrycznymi czterokondygnacyjnymi skrzydłami. Był on też znacznie większy oraz znacznie bardziej funkcjonalny. Powstało wówczas piesze przejście podziemne, które zastąpiło istniejącą jeszcze w latach 50. i 60. kładkę nad torami (pozostały po niej do dziś tylko wieże klatek schodowych, mające obecnie inne funkcje). Wykonano – wychodzące prostopadłe z tunelu – po dwa obustronne wyjścia: na plac dworcowy, do hali dworcowej, na drugi i trzeci peron (na pierwszym powstało pojedyncze wyjście) oraz w kierunku zachodniej strony miasta. Od strony wschodniej (obecna ul. Henryka Sienkiewicza – główny deptak miasta) usytuowano pojedyncze wejście do tunelu. Budynek opisywanego dworca – który powstał według koncepcji architektonicznej Jerzego Bortkiewicza, pracownika Biura Projektów Kolejowych w Lublinie – został zaprojektowany tak, aby oprócz funkcji wiodącej móc pełnić szereg funkcji handlowo-usługowych. Do jego wnętrza podróźni dostawać się mogli poprzez wspomniany tunel (poziom -1), który dzięki dwóm klatkom schodowym prowadził ich do hali obsługi podróżnych (poziom 0). Na ten poziom dostęp zapewniono także poprzez jedno wejście główne oraz dwa wyjścia na pierwszy peron. W poczekalni rozmieszczono sześć stanowisk kasowych, punkt informacyjny, przechowalnię

bagażu, kiosk oraz posterunek milicji. W centralnej części hali, pod klapkowymi tablicami przyjazdów i odjazdów, znajdowały się schody, które prowadziły na antresolę (poziom 1). Była to otwarta galeria, w której zlokalizowano placówki usługowe, w tym: świetlicę, czytelnię, punkty gastronomiczne, zakład fryzjerski. Sufit hali miał obły kształt, z wykończeniem z ciemnych drewnianych paneli, co nadawało wnętrzu wyjątkowości. W charakterystycznych skrzydłach budynku działała administracja Polskich Kolei Państwowych (PKP). Po okresie świetności, na początku lat 90. XX w. dworzec zaczął stopniowo podupadać i zanikał jego potencjał użytkowy w przestrzeni publicznej. Dopiero po niemal 32 latach zapadła decyzja o modernizacji obiektu oraz przywróceniu mu pełnej funkcjonalności, choć o odmiennym już charakterze.

Budowę pierwszego, historycznego założenia dworca autobusowego w Kielcach rozpoczęto w 1975 r. Na jego lokalizację wybrano sąsiedztwo wzniesionych w latach 60. i 70. XX w. czterech gmachów: dworca PKP i Poczty Głównej (położone przy placu Niepodległości, na południowy zachód od dworca); ówczesnego kina „Romantica” (położony przy ul. Czarnowskiej, na południowy wschód od dworca) i ówczesnego Hotelu „Centralny” – obecnie Grand Hotel Kielce (położony przy ul. H. Sienkiewicza oraz ul. Żelaznej, na południe od obiektu) (Myśliński, 2014b). Powstanie dworca autobusowego miało być więc kolejnym

etapem rozbudowy centrum Kielc i nadania ośrodkowi wielkomiejskiego, metropolitalnego charakteru. Na sfinalizowanie tego projektu czekano niemal dekadę, do czego przyczyniły się problemy natury finansowej, braki materiałowe oraz kryzys gospodarczy. Ostatecznie dworzec oddano do użytku 22 lipca 1984 r. Zaprojektowany został przez zespół Biura Projektów Miastoprojekt Kielce: inżyniera architekta Edwarda Modrzejewskiego oraz inżynierów Jerzego Radkiewicza i Mieczysława Kubalę. Głównym projektantem tego modernistycznego budynku był Edward Modrzejewski (twórca wielu kieleckich obiektów z tego okresu), który nadał mu futurystyczną formę nasuwającą skojarzenia ze statkiem UFO. Wnętrza z kolei zostały zaprojektowane przez Andrzeja Grabiwodę. Natomiast Mieczysław Kubala to autor innowacyjnego układu komunikacyjnego, zapewniającego bezkolizyjny ruch autobusów i pieszych (ryc. 3). Pomysł inż. Kubali był wówczas bardzo niesablonowy, czego potwierdzeniem jest fakt opatentowania (patent nr 79048/1975) założonej organizacji ruchu. Dworce autobusowe budowano powszechnie w oparciu o układ liniowy, z peronami umieszczanymi jeden za drugim. Kielecki dworzec powstał jako bryła na rzucie koła, rotunda, wyspa, dzięki czemu wprowadzono po jej obwodzie ruch kołowy i segregację ruchu pojazdów i pieszych (Banachowska, 2015). Spowodowało to płynne przemieszczanie się pojazdów na jedno z 15 stanowisk, wyznaczonych na pasie drogi przykrytym zewnętrznym pierścieniem zadaszania. Dodatkowe cztery stanowiska zlokalizowano przy odseparowanym od reszty peronie, dostępnym z tunelu wschodniego. Wjazd na teren dworca, z dwoma długimi peronami dla wysiadających, został utworzony od strony ul. Czarnowskiej, następnie autobusy w kolejną podróż wyjeżdżały w ul. Żelazną. Jeśli chodzi o pasażerów, to do poszczególnych stanowisk dostawali się od strony ul. Czarnowskiej przez dwa niżej położone tunele mające swoje wyloty w hali kas (poziom – 1). Na tym najniższym poziomie – po zewnętrznej stronie okręgu – zlokalizowano kilkanaście okienek kasowych, bagażownię, punkt sprzedaży prasy. Następnie należało pokonać centralnie umieszczone schody prowadzące do głównej przestrzeni poczekalni i usług (poziom 0). Z głównej hali podróży mogli wybrać jedno z sześciu poziomych zadaszonych wyjść, by dotrzeć do poszczególnych stanowisk odjazdowych. Bez względu na numer stanowiska pasażerowie mieli do przemierzenia taką samą, nieznaczną odległość, co umożliwiało im szybkie dotarcie do celu. W poczekalni znajdowała się centralna dyspozytornia, posterunek milicji, centrala telefoniczna, kiosk i schody prowadzące na antresolę. Na poziomie tej otwartej galerii nad poczekalnią zrealizowano z kolei świetlicę dla młodzieży, świetlicę dla matki z dzieckiem oraz restaurację (Banachowska,

2015). Trzykondygnacyjną rotundę zamknięto dachem w kształcie kopuły, wyposażonej w charakterystyczne, nowatorskie świetliki (Myśliński, 2014b). Warto dodać, że w latach 80. XX w. zakładano, że obiekt będzie docelowo obsługiwać 1,5 tys. autobusów i 24,8 tys. osób w ciągu doby.



Ryc. 3. Schemat komunikacyjny dworca autobusowego w Kielcach w 1986 r.

Źródło: Banachowska, 2015.

#### 4. Współczesny charakter przeobrażeń dworca autobusowego w Kielcach i jego otoczenia

Pierwszym obiektem poddanym analizie jest kielecki dworzec autobusowy (dawniej dworzec PKS), który przeszedł już proces gruntownej przebudowy i modernizacji, zachowując przy tym pierwotny charakter. Stanowił on zarazem jedną z największych publicznych inwestycji w Kielcach w ostatnich latach. Obecnie określany jest również mianem Centrum Komunikacyjnego. Nietypowy na tle analogicznych układów funkcjonalno-przestrzennych budynek dworca w kształcie rotundy zamkniętej charakterystyczną kopułą, usytuowany jest w północnej części Kielc, na północno-zachodnim obrzeżu ścisłego centrum miasta, przy ul. Czarnowskiej 12. Ulica Czarnowska to droga gminna, ograniczająca od strony południowej obszar większego wydzielenia o kształcie różnobocznego trójkąta, w którym leży dworzec. Od strony wschodniej i północnej funkcję tę pełni ul. 1 Maja

– element powiatowy sieci dróg, przebiegający od Ronda Gustawa Herlinga-Grudzińskiego w kierunku północno-zachodnim. Z kolei od zachodu teren zamknięty jest przez ul. Przemysława Gosiewskiego, która znajduje się w ciągu drogi wojewódzkiej nr 762, prowadzącej z Kielc do Małogoszcza. Dworzec wraz z powiązaną z nim pozostałą przestrzenią publiczną stanowi właściwie połowę powierzchni zajmowanej przez opisany wycinek (ryc. 4).

Nie można pominąć powiązania lokalizacyjnego opisywanego dworca z dworcem kolejowym, który położony jest w linii prostej w odległości nie przekraczającej 300 m w kierunku południowo-zachodnim. Przemieszczanie pasażerów między nimi możliwe jest na dwa sposoby. Pierwszym z nich jest piesze przejście przez dwujezdniową ul. P. Gosiewskiego do placu Niepodległości, na którym jest dworzec kolejowy. Trasę tą (400 m) pasażer pokonuje w ciągu 5 minut. Drugi



Ryc. 4. Usytuowanie dworca autobusowego w przestrzeni miejskiej Kielc (2022 r.).  
Widoczne warstwy: ortofotomapa wysokiej rozdzielczości, budynki, ulice.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Geoportalu Infrastruktury Informacji Przestrzennej [dostęp: 01.06.2022].

Należy zaznaczyć, że od samego początku istnienia dworca autobusowego obiekt stanowi jeden z najbardziej charakterystycznych pod względem architektonicznym budynków w Kielcach oraz województwie świętokrzyskim. Dodatkowo jego bryła o oryginalnej horyzontalnej formie jest w wyjątkowy sposób umieszczona w przestrzeni publicznej, w niezwykłym zestawieniu z pionową sylwetą sąsiadującego bezpośrednio neogotyckiego kościoła pod wezwaniem Podwyższenia Krzyża Świętego (Banachowska, 2015), który wyłania się w tle od strony północno-wschodniej względem osi południkowej dworca. Ustanowiona została dzięki temu niepowtarzalna, spójna i bardzo malownicza kompozycja krajobrazu miejskiego. Taki stan rzeczy nie zaistniałby, gdyby nie powstał i nie został opatentowany układ komunikacyjny dworca, w którym w bardzo przemyślany i bezpieczny sposób rozdzielono ruch pieszych i autobusów.

sposób o takiej samej odległości i czasie przejścia prowadzi przez ul. Czarnowską, następnie wzdłuż ul. Żelaznej, z której na wysokości ul. H. Sienkiewicza schodzi się do kolejowego przejścia podziemnego. Tak bliskie położenie składa się na częściową integrację przestrzenną obu obiektów (Jurkowski, 2018). Taka sytuacja oddziałuje realnie na poziom mobilności przestrzennej osób korzystających z tego rodzaju środków komunikacji zbiorowej. Im silniejsze powiązania lokalizacyjne, tym korzystniejsze jest usprawnienie komunikacji publicznej.

Akcentowana wcześniej oryginalność budynku dworca autobusowego nie była w stanie uchronić go od wielu zaniedbań pod względem administracyjnym i utrzymania należytego stanu technicznego infrastruktury, przez co ulegał on systematycznemu niszczeniu aż do czasu współczesnej przebudowy. Oczywiście nie bez znaczenia dla wyraźnego zanikania walorów użytkowych obiektu pozostały czynniki

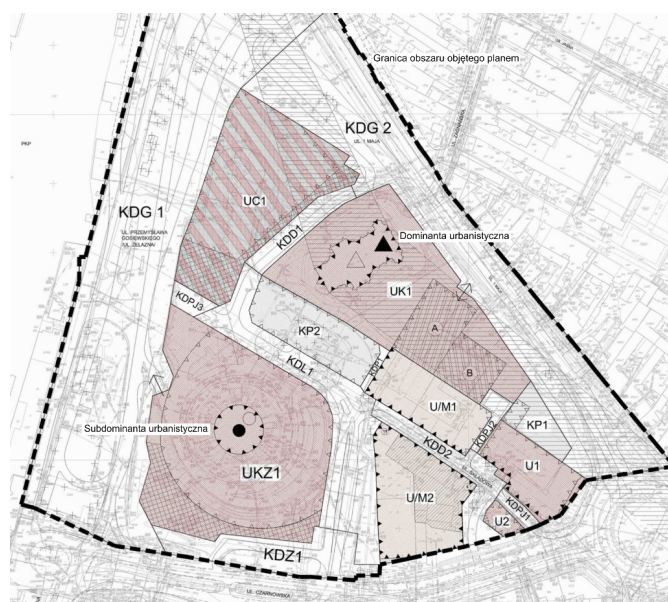
społeczno-gospodarcze, które nasiliły się w okresie przemian, tj. od początku lat 90. XX w. Odnowienie tej znacznie zdegradowanej przestrzeni publicznej, która przez przeszło dwie dekady była nieefektywnie zarządzana przez państwowe przedsiębiorstwo oraz generowała ogromne straty finansowe, wymagało jeszcze bardziej znaczących środków i zmiany właściciela. Pod koniec 2010 r. rozpoczęto proces likwidacji spółki PKS Kielce. Resort skarbu państwa dopiero w pierwszym kwartale 2013 r., po czterech nieskutecznych próbach prywatyzacji, dokonał sprzedaży zorganizowanej części przedsiębiorstwa, tj. nieruchomości, gmachu dworca, taboru i załogi, na rzecz spółki Polska Komunikacja Samochodowa 2 za kwotę 9,8 mln zł. Nie obyło się bez konfliktu na linii inwestor – samorząd. Nowy właściciel zamierzał w tym miejscu realizować koncepcję budowy dużego centrum handlowo-komunikacyjnego, z kopułą dworca wkomponowaną w nowy budynek. Funkcja transportowa miała przy tym zostać zminimalizowana, a dworzec przekształcony z układu kołowego w liniowy i znaleźć się w innym miejscu, na obrzeżu nowego założenia.

Jednak ostatecznie te przedsięwzięcia inwestora zostały zablokowane dzięki protestom mieszkańców, projektantów dworca, środowiska architektów, przedstawicieli lokalnych stowarzyszeń i władz miejskich, którzy dostrzegali niepowtarzalną wartość tej architektury i chcieli ją ochronić (Banachowska, 2015).

Już wcześniej w 2011 r. – zanim pojawił się podmiot zdecydowany na zakup obiektu – kielecki dworzec autobusowy został wpisany do gminnej ewidencji zabytków pod numerem 768 (Zarządzenie nr 419/2014 Prezydenta Miasta Kielce ..., 2014). Zgodnie z wytycznymi świętokrzyskiego konserwatora zabytków ochrona obejmuje architekturę, funkcję oraz układ jezdny dworca. Wpis uzasadnił on następująco: „budynek dworcowy m.in. stanowi unikalny i nowatorski przykład architektury PRL, uznawany za jedną z cenniejszych realizacji architektonicznych w Polsce w latach 70. i 80. XX w., i materialny dokument epoki. (...)” (Przewodnik Świętokrzyski, 2022).

Drugim bardzo ważnym krokiem w zachowaniu tego dziedzictwa architektonicznego było uchwalenie 25 lipca 2013 r. przez Radę Miejską Kielc miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna – PKS” (Uchwała nr XLIX/857/2013). Zgodnie z tym aktem prawa miejscowego, w ramach zasad ochrony i kształtowania ładu przestrzennego ustalono przede wszystkim, że ochrony wymagają następujące cechy elementów zagospodarowania przestrzennego:

- 1) kompozycja przestrzenna złożona z budynku neogotyckiego kościoła p.w. Podwyższenia Krzyża Świętego (jako dominanty) oraz budynku dworca autobusowego (jako subdominanty) – (ryc. 5);



Ryc. 5. Fragment planu podstawowej miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna – PKS”.

Oznaczenia terenów: 1) Usługi: U/M1÷2 – ogólnomiejskie metropolitalne, zabudowa mieszkaniowa, U1÷2 – ogólnomiejskie metropolitalne, UC1 – wielkopowierzchniowy obiekt handlowy o pow. sprzedaży >2000 m<sup>2</sup>, UK1 – kultu religijnego, UKZ1 – komunikacji zbiorowej samochodowej – dworzec autobusowy, 2) Ulice publiczne: KDG1÷2 – klasy głównej, KDZ1 – klasy zbiorczej, KDL1 – klasy lokalnej; KDD1÷2 – klasy dojazdowej, 3) Pozostałe elementy publiczne: KDPJ1÷3 – ciągi pieszo-jezdne, KDP1 – ciąg pieszy, KP1÷2 – parkingi.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Załącznika nr 1 do Uchwały nr XLIX/857/2013 z dnia 25 lipca 2013 r.



2) sylweta gmachu dworca autobusowego, na którą składa się kopuła ze świetlikami oraz zadaszenia (wiaty) nad stanowiskami przystankowymi.

Z kolei w celu wypełnienia kryteriów ładu przestrzennego, w pierwszym rzędzie nakazano zachowanie sylwetki istniejącego budynku dworca autobusowego (symbolu powojennej zabudowy miasta), uzasadniając, że tworzy on w powiązaniu z sylwetą kościoła (przykładem późnego neogotyku) niepowtarzalny zespół urbanistyczny, który – jak podkreślono już w artykule – jest wyróżnikiem panoramy współczesnych Kielc.

Dlatego w zakresie zasad ochrony dziedzictwa kulturowego i zabytków oraz dóbr kultury współczesnej wskazany został obowiązek ochrony budynku dworca autobusowego, uwzględniający zakaz jego rozbioru oraz ustalenia dokładnych zasad remontu, przebudowy i rozbudowy. Obowiązek takiej ochrony został nakazany także poprzez wymóg zachowania:

- formy architektonicznej budynku dworca i powiązanego z nią układu komunikacyjnego,
- głównego przeznaczenia obiektu, w postaci usług komunikacji zbiorowej samochodowej,
- południowego przedpoła dworca autobusowego jako strefy przestrzeni ogólnodostępnej (otwartej, bez fizycznych barier uniemożliwiających pieszą penetrację) zagospodarowanej obiektami małej architektury, elementami użytkowymi i niską zielenią urządzoną.

Dodatkowo – w związku z tym, że teren dworca autobusowego wymagał przekształceń lub rekultywacji – władze miasta włączyły cały obszar objęty przywołanym planem miejscowym do strefy rewitalizacji miejskich przestrzeni publicznych i mieszkaniowych – obszar „A” Śródmieście, zgodnie z Lokalnym Programem Rewitalizacji Obszarów Miejskich, Poprzemysłowych i Powojennych w Mieście Kielce na lata 2007-2013 (Uchwała Nr XLIX/857/2013).

Ustanowienie takich a nie innych ustaleń w planie zagospodarowania przestrzennego, poskutkowało brakiem rzeczywistych decyzji ze strony prywatnego inwestora co do modernizacji i rozwoju funkcji publicznej niszczonego coraz bardziej dworca oraz bezpośredniego otoczenia, dlatego doprowadzono do jego sprzedaży. W efekcie w marcu 2016 r. nowym nabywcą stało się miasto Kielce, które przeznaczyło na ten cel 20,0 mln zł. Wkrótce po przejęciu, mając w perspektywie finansowanie unijne przedsięwzięcia modernizacji dworca autobusowego, ogłoszono ogólnopolski konkurs na projekt architektoniczny. Celem konkursu było „wypracowanie optymalnych rozwiązań dla podniesienia walorów funkcjonalnych, przestrzennych, ekonomicznych i ekologicznych dworca wraz z otoczeniem przy zachowaniu niepowtarzalnej formy i schematu funkcjonalnego” (Sztuka Architektury, 2022).

Pod koniec 2016 r. sąd konkursowy ocenił najwyższą pracę kieleckiego biura Marcin Kamiński, Bartosz Bojarowicz Architekci. Najważniejszymi kryteriami oceny były: funkcjonalność obiektu, komfort pasażerów oraz sprawność w posługiwaniu się wzornictwem inspirowanym estetyką lat 70. XX w. Koncepcja przebudowy dworca została przedstawiona w czerwcu 2017 r. Podmiotem komunalnym odpowiedzialnym za przeprowadzenie realizacji, a następnie za administrowanie obiektem został Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach (ZTM). Miasto zabezpieczyło na to przedsięwzięcie odpowiednie środki finansowe w budżecie na 2018 r., a także uwzględniło je m.in. w wieloletniej prognozie finansowej 2018-2045. Zostało ono także zaplanowane jako jeden z 14 projektów w Gminnym programie opieki nad zabytkami Miasta Kielce na lata 2018-2021 (Uchwała nr LI/1140/2018 z dnia 17 stycznia 2018 r.).

We wrześniu 2018 r. nastąpiło rozpoczęcie tej bardzo istotnej dla Kielc inwestycji pod nazwą „Budowa centrum komunikacyjnego wraz z systemem informacji dla pasażerów (przebudowa, rozbudowa i modernizacja istniejącego zespołu dworca autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach)”. Wykonawcą zostało przedsiębiorstwo budowlane o wieloletniej historii – spółka Budimex. Na początku przeprowadzono niemal całkowitą rozbiorę dawnego obiektu dworca PKS Kielce, którą zakończono w lutym 2019 r. Zachowano przy tym pierwotny, stalowy szkielet bryły budynku z charakterystycznymi łukowatymi podporami i filary zewnętrznego zadaszenia. Niezbędna w tego typu modernizacjach dokumentacja archiwalna nie zachowała się, dlatego w celu przygotowania nowej, w tym dokładnego odwzorowania najważniejszych elementów założenia, wykonana została inwentaryzacja konstrukcji dworca za pomocą technologii skanowania 3D. Budowa centrum komunikacyjnego została sfinalizowana w ciągu dwóch lat i nowy dworzec otwarto 27 sierpnia 2020 r., zaś obsługę ruchu autobusowego przywrócono na początku września tego roku (ryc. 6).

Należy dodać, że całkowita wartość modernizacji dworca autobusowego wyniosła 68,5 mln zł, a projekt uzyskał dofinansowanie ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014-2020 w wysokości ok. 70,0%. Stanowił on jednocześnie jedno z dziewięciu zadań wchodzących w skład większego projektu pn. „Rozwój komunikacji publicznej w Kielcach”, dofinansowanego łącznie w wysokości 184,5 mln zł ze środków UE w ramach działania 2.1 „Zrównoważony transport miejski” (PO PW). Beneficjentem omawianego projektu była gmina Kielce, jednostką realizującą – ZTM, a instytucją pośredniczącą Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości.



Ryc. 6. Dworzec autobusowy w Kielcach po modernizacji (2020 r.): A – poczekalnia dzienna (poziom 0), B – bryła rotundy od strony północnej, C – kompozycja przestrzenna budynku kościoła i dworca od strony południowego przedpola dworca, D – widok z lotu ptaka od strony południowej.

Źródło: opracowanie własne na podstawie zdjęć na portalu Dworzec Kielce [dostęp: 05.05.2022].

Zgodnie z powyższym warto podkreślić, iż przekształcenie architektoniczne, jakemu poddano dworzec, nie spowodowało zaniku jego autentycznej bryły, ale w określony sposób ją unowocześniło. Po 35 latach od powstania pierwowzoru, przestrzeń publiczna, którą współtworzy dworzec zyskała możliwość

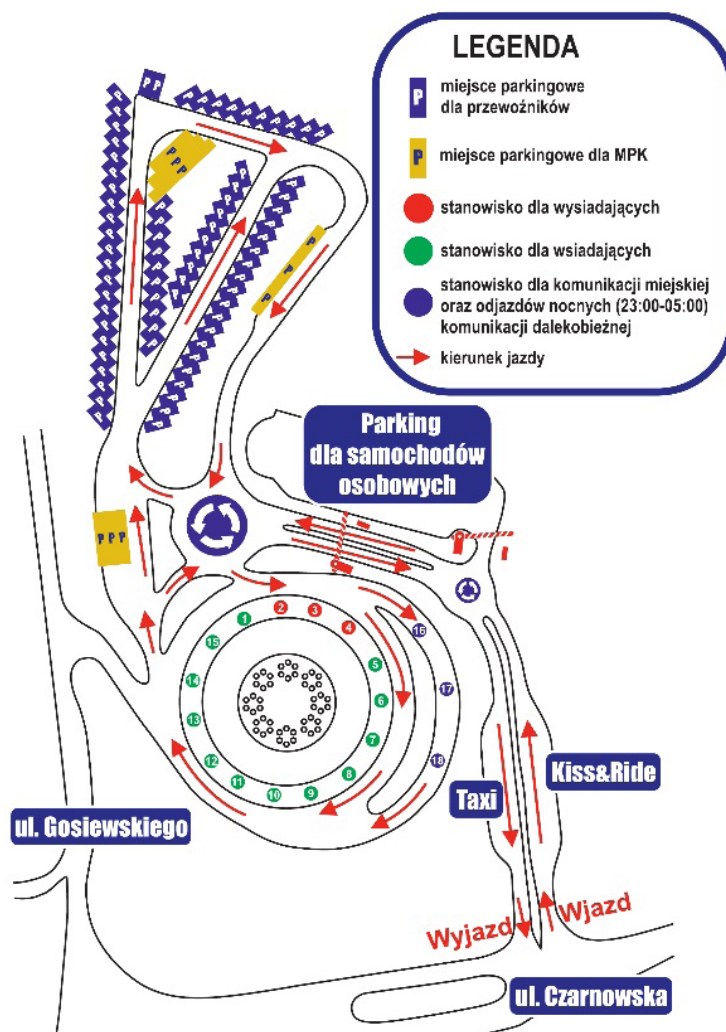
wykorzystania w pełni potencjału, który posiada, na rzecz jej użytkowników. Konkretnie zmiany w tym zakresie, z uwzględnieniem poszczególnych elementów lub stref zagospodarowania przestrzennego, zostały w sposób syntetyczny zestawione w tab. 1.

Tab. 1. Współczesne przekształcenia dworca autobusowego w Kielcach według stref zagospodarowania przestrzennego.

Elementy (strefy) zagospodarowania przestrzennego dworca	Charakterystyka przekształceń przestrzeni względem pierwotnego stanu
Przyziemie dworca (poziom -1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przebudowa i poszerzenie tuneli (wschodniego i zachodniego, od ul. Czarnowskiej), w tym: rozkopanie oraz przeszklenie skarp; rdzawa blacha ze stali korten jako element oprawy wejść.</li> <li>▪ Powstanie punktów usługowych i udogodnień: lokal gastronomiczny i całodobowa poczekalnia, wyjście na peron na poziomie 0 dla komunikacji miejskiej oraz dalekobieżnej z trzema stanowiskami odjazdowymi (tunel wschodni); punkt sprzedaży biletów ZTM, trzy kasy biletowe przewoźników, 60 skrzytek bagażowych w dwóch rozmiarach, toalety (hala kas).</li> <li>▪ Wybudowanie ruchomych schodów (centralna część) oraz windy.</li> <li>▪ Utworzenie punktu promocji miasta (wejście tunelu wschodniego).</li> <li>▪ Zachowanie elementów oryginalnego wystroju z lat 70. XX w. (hala kas): fragment ściany pokryty tłuczoną ceramiką z Ćmielowa, jeden filar i lastrykowa ławka.</li> </ul>
Perony odjazdowe (poziom 0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zredukowanie liczby ścian działowych i zwiększenie przeszklenia rotundy na rzecz większej ilości światła dziennego w budynku, a tym samym lepszej widoczności, dla usprawnienia komunikacji.</li> <li>▪ Zlikwidowanie niektórych komercyjnych usług na rzecz przemyślanych punktów usługowych i udogodnień: bufet, salonik prasowy, automaty z przekąskami i napojami, informacja pasażerska, przestronna poczekalnia dzienna.</li> <li>▪ Pozostawienie pięciu odpowiednio rozmieszczonych wyjść (w każdym kierunku geograficznym) do 15 stanowisk odjazdowych.</li> <li>▪ Zmniejszenie kubatury wejścia na antresolę, na rzecz większej przestrzeni poczekalni.</li> </ul>

Antresola (poziom 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zlikwidowanie zbędnych pomieszczeń gospodarczych i umieszczenie na ok. 50% powierzchni nowoczesnej w skali regionu Mediateki – „Poczytalni na dVoRcu” (filii Miejskiej Biblioteki Publicznej w Kielcach), umożliwiającej podróżnym m.in.: skorzystanie z urządzeń dedykowanych do zadań realizowanych w technologii wirtualnej rzeczywistości (VR), śledzenie rozgrywek e-sportu, pracę przy komputerze, wypożyczenie audiobooka, wzięcie udziału w wydarzeniach kulturalnych.</li> </ul>
Infrastruktura transportowa (ryc. 7)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeznaczenie stanowiska dla autokarów międzynarodowych na potrzeby komunikacji miejskiej.</li> <li>▪ Początek biegu autokarów jadących poza granice kraju z peronu przy głównym okręgu dworca.</li> <li>▪ Utworzenie strefy „Kiss &amp; Ride” (miejsce krótkiego postoju na odebranie lub podwiezienie pasażerów) zamiast przystanku końcowego PKS (wschodnia strona dworca, z wjazdem od ul. Czarnowskiej).</li> <li>▪ Przeniesienie postoju taksówek z frontowej, południowej części dworca do wschodniej, naprzeciwko strefy K &amp; R.</li> <li>▪ Powstanie dwóch parkingów: na 80 miejsc postojowych dla przewoźników (część północna, u zbiegu ul. P. Gosiewskiego i ul. 1 Maja); na 58 miejsc dla samochodów i rowerów podróźnych (północny wschód, obok terenów zabudowy usług kultu religijnego i zabudowy mieszkaniowej).</li> <li>▪ Zastosowanie nowoczesnych urządzeń dla systemów: wizualnej i dźwiękowej informacji peronowej pasażera (np. 15 wyświetlaczy LCD – 32”; 5 wyświetlaczy LCD – 55” wygiętych po łuku wewnętrznym, w poczekalni dziennej), ostrzegawczego, monitoringu wizyjnego, dostępu, parkingowego (kompleksowy system zarządzania, informacji i bezpieczeństwa pasażerów).</li> </ul>
Strefa przestrzeni ogólnodostępnej (południowe przedpole dworca)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Otwarcie przestrzeni dla szybkiej oraz sprawnej pieszej penetracji przez jej użytkowników.</li> <li>▪ Poprawienie stanu jakościowego i ilościowego zagospodarowania placu, w tym umieszczenie: niskiej zieleni urządzonej (nowe nasadzenia ozdobnych drzewek i krzewów), elementów użytkowych (ławki, stojaki na rowery, kosze na odpady, donice betonowe).</li> <li>▪ Powstanie nowych obiektów małej architektury, czyli fontanny o prostokątnym podłużnym (równoległe do ul. Czarnowskiej) kształcie, posiadającej 60,0 tys. litrów wody w obiegu zamkniętym, podświetlenie nocne i różne sekwencje strumieni wodnych, możliwość cyklicznego generowania wodnej mgły.</li> <li>▪ Ustawienie na fontannie dodatkowego elementu dekoracyjnego w postaci rzeźby autorstwa kieleckiego artysty (Sławomira Micka), przedstawiającej wjeżdżający na dworzec historyczny autobus marki Jelcz, wokół którego gromadzą się 22 postacie.</li> </ul>
Elementy dostosowane dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną sprawnością ruchową	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Urządzenia ułatwiające poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności: winda (hala, tunel), schody ruchome, drzwi automatyczne, krawężniki najazdowe niwelujące odstęp między krawężnią a wejściem do autobusu niskopodłogowego.</li> <li>▪ Kasy dostosowane dla osób na wózkach inwalidzkich (obniżone okienko, interkom).</li> <li>▪ Oznakowania poziome dla niewidomych i słabowidzących: wypukłe ścieżki prowadzące i pola uwagi FON (fakturowe oznaczenia nawierzchni), kontrastowe oznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia schodów, sygnalizacja przezroczystych przeszkód.</li> <li>▪ Oznaczenia w alfabecie Braille’a umieszczone na tabliczkach (windy, drzwi toalet, poręcze schodów i balustrada antresoli), a także na tyfloplanach – wypukłych mapach dworca z najważniejszymi informacjami (poziom 0 i -1).</li> <li>▪ Bikony z sygnałem akustycznym, informujące niewidzących o lokalizacji np. peronów lub kas.</li> <li>▪ System informacji pasażerskiej: czytelne wyświetlacze elektroniczne, rozkłady jazdy z powiększonym drukiem, intuicyjne piktogramy na tablicach informacyjnych, komunikaty głosowe (hala dworca, perony, tunele).</li> <li>▪ Usługa tłumacza polskiego języka migowego MIGAM online (kasy, informacja).</li> <li>▪ Toalety dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.</li> <li>▪ Odpowiednie miejsca postojowe lub parkingowe.</li> </ul>
Pozostałe elementy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Wbudowanie w elewacje rotundy 640 tafli szyb elektrochromowych (każda o powierzchni ok. 9 m<sup>2</sup>), posiadających możliwość regulacji intensywności przyciemniania lub rozjaśniania w zależności od kierunku geograficznego, nasłonecznienia, pory roku, na rzecz oszczędności energii w schładzaniu, wentylacji i ogrzewaniu.</li> <li>▪ Zamontowanie ok. 2,7 tys. nowoczesnych opraw oświetleniowych.</li> <li>▪ Zwiększenie wysokości budynku z 14,0 m do 22,5 m.</li> <li>▪ Zadbanie o detale historyczne – odwzorowanie i umieszczenie w pierwotnym miejscu napisu „Dworzec Autobusowy” z kopuły oraz kilku elementów świetlików dachowych; przekazanie oryginalnych elementów do Muzeum „Polska na Kołach” w Busku-Zdroju.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie inwentaryzacji przestrzeni dworca autobusowego w Kielcach.



Ryc. 7. Schemat współczesnego układu komunikacyjnego dworca autobusowego w Kielcach.

Źródło: rycina z portalu Dworzec Kielce [dostęp: 05.05.2022].

W odniesieniu do rozwoju połączeń kieleckiego dworca autobusowego od momentu rozpoczęcia administrowania nim przez ZTM zauważono zintensyfikowanie poziomu wykorzystania jego funkcji. W 2017 r., na rok przed modernizacją, z dworca odprawianych było 450 autobusów dziennie. W 2020 r., na początku funkcjonowania nowego centrum komunikacyjnego korzystało z niego tylko 11 przewoźników, którzy obsługiwali 32 linie i 224 kursy. Jednak – zgodnie z danymi przekazanymi przez Urząd Miasta Kielce – w styczniu 2022 r. zaczęło korzystać z tych usług pięć razy więcej (53) przedsiębiorstw obsługujących ok. 100 linii rozpoczynających się z tego miejsca. Zapewniło to możliwość realizacji niemal 900 odjazdów dziennie, w tym 240 odjazdów autobusów komunikacji miejskiej w dni robocze. Powodem stałego zainteresowania odjazdami z dworca autobusowego jest m.in. występowanie nowoczesnych rozwiązań komunikacyjnych.

## 5. Współczesny charakter przeobrażeń dworca kolejowego w Kielcach i jego otoczenia

Drugi ujęty do badań obiekt to kielecki dworzec kolejowy o kategorii wojewódzkiej, który przechodzi proces gruntownej przebudowy i modernizacji. W drugim kwartale 2022 r. ukończony został etap jego częściowego wyburzenia – pozostawiono jedynie elewacje skrzydeł budynku. Podobnie jak w przypadku dworca autobusowego, jego pierwotny charakter zostanie utrzymany, ponieważ bryła zostanie zachowana w pełnej zgodności z oryginałem (ryc. 8). Należy podkreślić, że dworzec PKP stanowi drugą (obok obiektu dworcowego w Skarżysku-Kamiennej) inwestycję, którą PKP S.A. realizuje w województwie świętokrzyskim w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023, współfinansowaną ze środków unijnych

z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (#Zmieniamy Dworce, 2022). Zaprojektowanie przebudowy przypadło w udziale pracowni Pas Projekt z Nadarzyna, a roboty budowlane wykonuje kieleckie przedsiębiorstwo MGBuilding. Planowany termin otwarcia dworca dla podróżnych to druga połowa 2023 r. Koszt przebudowy ma wynieść 44,21 mln zł (PKP.pl, 2022).

Usytuowany w niedalekiej odległości od scharakteryzowanego już centrum komunikacyjnego dworzec kolejowy położony jest pomiędzy ul. Żelazną (od wschodu) oraz ul. Romualda Mielczarskiego (od zachodu). Przed budynkiem dworca jest plac

Niepodległości, do którego dochodzi prostopadle ul. H. Sienkiewicza. Z deptaku do budynku stacji oraz peronów prowadzi podziemny tunel dla pieszych, którym można dostać się również do zachodnich osiedli Kielc (ryc. 9). Przez stację PKP Kielce przebiegają linie kolejowe: nr 8 (Warszawa Zachodnia – Kraków Główny) i nr 61 (Kielce – Fosowskie).

Zaprojektowane zamiary modernizacyjne dworca kolejowego w Kielcach, które mają nastąpić względem oryginalnego stanu modernistycznej budowli, zostały – analogicznie jak w przypadku dworca komunikacji samochodowej – zebrane w ujęciu tabelarycznym (tab. 2).



Ryc. 8. Wizualizacja dworca kolejowego w Kielcach po modernizacji: A – bryła budynku od strony centrum miasta (ul. H. Sienkiewicza), B – hala obsługi podróżnych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie PKP.pl [dostęp: 05.05.2022].



Ryc. 9. Usytuowanie dworca kolejowego w przestrzeni miejskiej Kielc (2022 r.). Widoczne warstwy: ortofotomapa wysokiej rozdzielczości, budynki, ulice.

Źródło: opracowanie własne na podstawie Geoportalu Infrastruktury Informacji Przestrzennej [dostęp: 01.06.2022].

Tab. 2. Planowane współczesne przekształcenia dworca kolejowego w Kielcach według stref zagospodarowania przestrzennego.

Elementy (strefy) zagospodarowania przestrzennego dworca	Charakterystyka planowanych przekształceń przestrzeni względem pierwotnego stanu
Pieszne przejście podziemne (poziom -1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przebudowa części tunelu bezpośrednio pod bryłą dworca, w tym: wybudowanie dwóch wind, a także zmiana układu klatek schodowych, prowadzących do hali obsługi podróżnych (poziom 0).</li> </ul>
Hala obsługi podróżnych/ perony odjazdowe (poziom 0)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Renowacja elewacji budynku, w tym: unowocześnienie przeszklenia centralnej części na rzecz uzyskania efektu wizualnego w postaci ogromnej szklanej tafli z delikatnymi podziałami pionowymi i poziomymi; jasnoszare okładziny z płyt fibrobetonowych jako element utrzymujący modernistyczny charakter elewacji.</li> <li>▪ Przebudowa układu hali dworcowej na rzecz bezkolizyjnej obsługi pasażerów, a także sprawnego przemieszczania się użytkowników z i do tunelu podziemnego oraz z miasta na perony, w tym: zmiana rozmieszczenia oraz liczby wyjść w kierunku torowiska (np. nowe wyjście na pierwszy peron, vis-a-vis wejścia głównego do dworca).</li> <li>▪ Przeznaczenie większej powierzchni hali na obsługę podróżnych, przekształcenie jej układu przestrzennego, zwiększenie liczebności punktów handlowo-usługowych oraz powstanie udogodnień: klimatyzowana poczekalnia, przechowalnia bagażu ze skrytkami, cztery kasy biletowe i centrum obsługi pasażera, kąciak zabaw dla dzieci (część środkowa hali); sześć lokali gastronomicznych (cztery w części środkowej, dwa w północnej) i trzy komercyjne (jeden w części środkowej, dwa w północnej); pokój dla opiekuna z dzieckiem, toalety dla podróżnych (część południowa); dwa biletomaty, bankomaty, automaty vendingowe.</li> <li>▪ Wyposażenie kąciaka zabaw dla dzieci m.in. w: trzy gry ścienne, interaktywną wieżę z monitorem, pakiet gier edukacyjnych, wielkoformatową fototapetę.</li> <li>▪ Zastosowanie nowoczesnych elementów aranżacji wnętrz, w tym: oparcie na kontraście jasnych ścian oraz przeszklonych witryn z ciemną posadzką wykonaną z lastryko; użycie do budowy podwieszanego sufitu hali dębowych listewek z liniowymi oprawami świetlnymi, na rzecz ocieplenia wystroju; pokrycie wybranych ścian (np. przy wejściu do kąciaka zabaw) zielonym chrobotkiem reniferowym (porost o właściwościach pochłaniania dźwięku) na rzecz poprawy akustyki pomieszczenia.</li> <li>▪ Powstanie niskich schodów z poręczami od strony wejścia głównego do budynku.</li> </ul>
Antresola (poziom 1)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zlikwidowanie poziomu antresoli na rzecz umieszczenia na tej powierzchni nowoczesnej dwukondygnacyjnej strefy biurowej, przeznaczonej m.in. dla komendy regionalnej Straży Ochrony Kolei (SOK), spółek kolejowych i jednego z wydziałów Urzędu Miasta.</li> </ul>
Wyższe kondygnacje w skrzydłach budynku (od 1. do 3. piętra)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Przeznaczenie na kolejne pomieszczenia biurowo-usługowe lub socjalne dla podmiotów publicznych (SOK, PKP, UM Kielce), jak i na lokale komercyjne (np. dla biur, szkół językowych, usług bankowych czy medycznych).</li> <li>▪ Wybudowanie wind w obu skrzydłach dworca.</li> </ul>
Infrastruktura transportowa	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Powstanie dwóch małych parkingów: na 10 miejsc postojowych (część północna budynku); na 8 miejsc postojowych (część południowa dworca).</li> <li>▪ Powstanie wiaty na 12 rowerów.</li> <li>▪ Zastosowanie nowoczesnych urządzeń dla systemów: wizualnej i dźwiękowej informacji peronowej pasażera (np. gabloty z rozkładem jazdy, elektroniczne tablice przyjazdów i odjazdów pociągów, zegary); ostrzegawczego, monitoringu wizyjnego, kontroli dostępu.</li> </ul>
Strefa przestrzeni ogólnodostępnej (bezpośrednie przedpole dworca)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Otwarcie przestrzeni dla szybkiej oraz sprawnej pieszej penetracji przez jej użytkowników.</li> <li>▪ Poprawienie stanu jakościowego i ilościowego zagospodarowania otoczenia, w tym umieszczenie niskiej zieleni urządzonej (trawnik, nowe nasadzenia drzew i krzewów) oraz elementów użytkowych (ławki, kosze na odpady, oświetlenie, dwa miejsca do ładowania samochodów elektrycznych).</li> </ul>

Elementy dostosowane dla potrzeb osób z niepełnosprawnościami oraz osób z ograniczoną sprawnością ruchową	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Urządzenia ułatwiające poruszanie się osobom o ograniczonej mobilności: cztery windy (hala obsługi, skrzydła budynku), drzwi automatyczne, dwie pochylnie (od strony centrum miasta i peronów).</li> <li>▪ Kasy dostosowane dla osób na wózkach inwalidzkich (obniżone okienko, interkom) i niedosłyszących (urządzenia wzmacniające sygnał aparatów słuchowych).</li> <li>▪ Oznakowania poziome dla niewidomych i słabowidzących, w tym: wypukłe ścieżki prowadzące i pola uwagi FON, kontrastowe oznaczenia pierwszego i ostatniego stopnia schodów.</li> <li>▪ Oznaczenia w alfabecie Braille'a na tabliczkach (windy, drzwi toalet), a także na wypukłych mapach dworca.</li> <li>▪ System informacji pasażerskiej: czytelne wyświetlacze elektroniczne, komunikaty głosowe (hala dworca, perony, tunel).</li> <li>▪ Toalety dostosowane do potrzeb osób o ograniczonej mobilności.</li> <li>▪ Trzy odpowiednio oznaczone miejsca parkingowe bezpośrednio przed budynkiem.</li> </ul>
Pozostałe elementy	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zastosowanie materiałów elewacyjnych i ślusarki o niskim współczynniku przenikania ciepła, kurtyn powietrznych i pomp ciepła, na rzecz oszczędności energii.</li> <li>▪ Wyposażenie dworca w system zarządzania budynkiem, odpowiedzialny za pracę urządzeń i instalacji oraz optymalizację zużycia energii elektrycznej, ciepłej i wody.</li> <li>▪ Zamontowanie energooszczędnego oświetlenia LED.</li> <li>▪ Zainstalowanie na dachu 27 paneli fotowoltaicznych mogących wyprodukować na potrzeby dworca ok. 8,5 tys. kWh energii elektrycznej rocznie.</li> <li>▪ Zadbanie o estetykę bryły obiektu poprzez nową iluminację nocną, w tym podświetlane napisy „dworzec kolejowy” (szczyt budynku, od strony centrum), logotyp PKP i nazwa stacji (od strony peronów).</li> <li>▪ Zadbanie o detale historyczne – przywrócenie na elewacji po modernizacji dwóch granitowych tablic pamiątkowych; przekazanie oryginalnych neonów dworcowych (trzy napisy „Kielce”, jeden napis „dworzec PKP”) do wybranej instytucji kultury.</li> </ul>

Źródło: opracowanie własne na podstawie informacji uzyskanych od PKP S.A.

## 6. Dyskusja

Dworce oraz przystanki stanowią integralny element systemów komunikacji publicznej. W przeszłości w europejskich miastach obiekty dworcowe – zwłaszcza kolejowe – budowano w strefie na granicy starych lokacyjnych jednostek osadniczych i terenów niezagospodarowanych lub na takich, gdzie już rozpoczęto inwestowanie. Dzięki temu obecnie dworce zlokalizowane są w ścisłym centrum (śródmieściu) tych ośrodków. W dodatku, jak zauważają J. Kostecki i M. Tesz (2015), w przypadku dworców kolejowych, które mieszczą się w najstarszej tkance miasta, ich lokalizacja charakteryzuje się usytuowaniem na granicy pomiędzy zabytkową (często zamkniętą dla ruchu samochodowego) częścią miasta, a ruchliwą strefą śródmiejską. W wyniku tych uwarunkowań obszar, który jako podstawową posiada funkcję komunikacyjną, stanowi przestrzeń wymiany integrującą poszczególne fragmenty miasta.

Należy zaznaczyć, że w wielu miejscach Europy, w tym w Polsce, taki stan rzeczy spowodował uczytelnienie przestrzeni przylegających do dworców, poprawienie ich estetyki oraz otwarcie na nowoczesne rodzaje usług, coraz częściej komercyjnych. Przejawy efektywnej modernizacji i rewitalizacji obszarów związanych z transportem kolejowym i autobusowym są widoczne od lat 50. XX w. w przestrzeni miast starego kontynentu, co potwierdzają przykłady z: Niemiec (Berlin, Lipsk),

Francji (Paryż), Holandii (Amsterdam) – (Jaszczak, Witkowska, 2012; Kosmowski, 2017). W Polsce takie pozytywne przejawy modernizacji można odnaleźć m.in. na terenach: Wrocławia, Poznania, Bydgoszczy, Katowic, Sopotu (Jaszczak, Witkowska, 2012). Należy jednak zauważyć trend projektowania dworców kolejowych oraz autobusowych jako „megastruktur”, bardziej przypominających np. centra handlowe niż XIX-wieczne gmachy użyteczności publicznej, dla których „główna funkcja zespołu – dworzec kolejowy staje się tylko dodatkiem (...)” (Załuski, 2006). Przy tym nie wszystkie dworce zostały poddane takim modernizacjom. Wiele z nich, zwłaszcza tych wybudowanych w okresie socjalizmu, kojarzyło się społeczeństwu z minioną epoką i ulegało postępującej degradacji. Nie doceniano ich walorów architektonicznych i użytkowych (Banachowska, 2015). Kieleckie dworce uniknęły tego losu. Dzięki zastosowaniu określonych koncepcji modernizacyjnych zachowane zostaną dla przyszłych pokoleń oryginalne, bardzo interesujące przykłady sztuki architektury modernistycznej.

Jak ukazały badania, dworzec autobusowy w Kielcach jest bardzo dobrze wkomponowany w krajobraz miasta, poprzez zachowanie oryginalnej i wyjątkowej kompozycji przestrzennej oraz sylwety jego gmachu. Powstały układ przestrzenny wzmacnia znaczenie i potencjał funkcji publicznych, a także walorów użytkowych dla podróżnych i mieszkańców miasta.

W podobnym kierunku zmierza modernizacja dworca kolejowego w Kielcach. Budynek zachowa swoją historyczną bryłę i wygląd, ale stanie się obiektem nowoczesnym, estetycznym, funkcjonalnym i przyjaznym dla wszystkich podróżnych. Eksperci dostrzegają jednak słabe strony związane z modernizacją dworca kolejowego, wynikające z rozproszenia odpowiedzialności zarządzania infrastrukturą kolejową. Z analizy projektu wynika, że na opisywanym etapie nie zostaną zrealizowane przebudowy: peronów, tunelu podziemnego, a także całości placu Niepodległości. Może to wpłynąć na ograniczenie atrakcyjności obiektu i obniżyć jego funkcjonalność.

## Podsumowanie

Dworce kolejowe i autobusowe odgrywały istotną rolę na obszarach zurbanizowanych do połowy ubiegłego wieku. Oddziaływały na rozwój przestrzenny, kształtując kierunki dalszej zabudowy. Społeczno-gospodarcze zmiany spowodowane rozpowszechnieniem transportu indywidualnego, rozbudową sieci dróg, rzutowały na redukcję wykorzystania infrastruktury kolejowej i autobusowej. Jak wskazuje T. Smoliński (2010), dworce utraciły rolę „okna na świat” dla lokalnej społeczności i przestały być „bramą” dla przyjezdnych. Jednak – zgodnie z niniejszą analizą – nie we wszystkich przypadkach rola dworców została utracona. Przy zachowanych rozwiązaniach przestrzennych, na skutek procesu modernizacji, nastąpił dalszy rozwój funkcjonalności i użyteczności tych przestrzeni publicznych. Potwierdzają to zbadane przykłady kieleckich dworców.

Istniejące sposoby aranżacji przestrzeni obiektów dworcowych i otoczenia mają różne formy. Dotyczą one zarówno przestrzeni publicznych wewnątrz, jak i na zewnątrz dworców. W pomieszczeniach dworców można spotkać przestrzenie: półprywatną, handlowo-usługową i rekreacyjną. Na przedpolu pojawiają się pozbawione barier architektonicznych, otwarte, reprezentacyjne place, które umożliwiają szybkie przemieszczanie się podróżnych w przypadku centrów przesiadkowych, a także funkcjonują jako miejsca rekreacji i spotkań dla użytkowników dworca i mieszkańców. Zgodnie ze spostrzeżeniami A. Pięt (2014) warto podkreślić, iż „ze względu na atrakcyjną lokalizację w miastach oraz mnogość funkcji, które pełnią współczesne dworce, istnieje potrzeba zwrócenia uwagi na jakość przestrzeni publicznych wewnątrz dworców oraz w ich najbliższym otoczeniu”.

## Piśmiennictwo

Adorno F., Beschi L., van Effenterre H., 1971, *W dawnych Atenach*, Zakład Narodowy im. Ossolińskich, Wrocław–Warszawa–Kraków–Gdańsk.

- Augustyn-Lendzion E., 2005, Przestrzeń publiczna? Kilka refleksji na temat, *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 9-A/1, 35-44.
- Banachowska E., 2015, Dworzec PKS w Kielcach jako przykład polskiej myśli modernistycznej, *Środowisko Mieszkanio-we*, 14, 106-117.
- Bąkowski W., 1996, Wizja rozwoju przedsiębiorstw PKS, *Przegląd Komunikacyjny*, 10, 14-18.
- Biegański L., Buczek G., Gzell S., Kowalewski A., Markowski T., Cichy-Pazder E., 2009, *Karta Przestrzeni Publicznej*, Materiały III Kongresu Urbanistyki Polskiej. Nowa Urbanistyka – Nowa Jakość Życia, 14, Biblioteka Urbanisty, Poznań.
- Dreszer K., 2008, Stan dworców kolejowych w Polsce a perspektywa ich rewitalizacji, [w:] J. J. Parysek, A. Tölle (red.), *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, Biuletyn IGSEiGP Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 5, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań, 119-124.
- Dźwigoń W., 2012, Ocena dworców autobusowych w małych miastach, *Transport Miejski i Regionalny*, 11, 15-19.
- Groeger L., 2011, Przestrzeń publiczna generatorem atrakcyjności przestrzeni mieszkaniowej osiedli mieszkaniowych, [w:] I. Jażdżewska (red.), *XXIV Konwersatorium Wiedzy o Mieście. Przestrzeń publiczna miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 217-230.
- Jaszczak A., Witkowska M., 2012, Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej, *Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego*, 18, 70-81.
- Jurkowski W., 2018, Integracja głównych dworców autobusowych i kolejowych w miastach wojewódzkich w Polsce, *Przegląd Komunikacyjny*, 73, 5, 22-26.
- Kołoś A., 2010, Dworce komunikacji autobusowej w strukturze urbanistycznej Krakowa, *Czasopismo Techniczne. Architektura*, 1-A, 311-322.
- Kosmowski P., 2015, Dworzec kolejowy jako element przestrzeni wymiany w dużych miastach europejskich, *Studia Miejskie*, 18, 147-158.
- Kosmowski P., 2017, Rewitalizacja miejskich terenów kolejowych. Przykład Lipska, *Studia Miejskie*, 28, 87-98.
- Kostecki J., Tesz M., 2015, Zintegrowane centrum komunikacji w Zielonej Górze – koncepcja rewitalizacji terenu przydworcowego, *Zeszyty Naukowe. Inżynieria Środowiska / Uniwersytet Zielonogórski*, 160(40), 64-79.
- Kostrzewski M., 2014, Development of the post – railroad lands – solutions background in the world, *Logistyka*, 4, 4496-4501.
- Książek S., 2015, Infrastruktura związana z odprawą pasażerów w transporcie autobusowym w wybranych miastach województwa dolnośląskiego, *Transport Miejski i Regionalny*, 10, 14-24.
- Łodziński J., 2021, Położenie i funkcjonowanie dworców autobusowych w wybranych małych miastach województwa podkarpackiego, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 24(1), 78-95.



- Mróz M., 2015, Baza funkcjonalna dworców kolejowych w konurbacji katowickiej, *Acta Geographica Silesiana*, 18, 29-40.
- Muszyńska E., 2016, Przykłady wykorzystania opuszczonych terenów powojkowych i pokolejowych w centralnej Polsce, *MAZOWSZE Studia Regionalne*, 19, 261-279.
- Myśliński K., 2014a, Dwudziestolecie międzywojenne: Wizerunek miasta (1918-1939), [w:] M. Maciągowski (red.), *Kielce przez stulecia*, Muzeum Historii Kielc, Wydawnictwo Jedność, Kielce, 465-477.
- Myśliński K., 2014b, Kielce w okresie powojennym: Miejska architektura ostatniego półwiecza, [w:] M. Maciągowski (red.), *Kielce przez stulecia*, Muzeum Historii Kielc, Wydawnictwo Jedność, Kielce, 672-680.
- Pająk J. Z., Szczepański J., 2014, Kielce w XIX wieku: Od rzemiosła do fabryki i kolei żelaznej, [w:] M. Maciągowski (red.), *Kielce przez stulecia*, Muzeum Historii Kielc, Wydawnictwo Jedność, Kielce, 202-214.
- Pięt A., 2014, Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu, *Architecturae et Artibus*, 6(3), 45-53.
- Racoń-Leja K., 2006, Wykorzystanie przekrytych przestrzeni publicznych w zespołach towarzyszącym współczesnym węzłom kolejowym w obszarach miejskich – potencjał i zagrożenia, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, 8, Urbanista, Warszawa, 114-120.
- Rochmińska A., Rocznik J. A., 2016, Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych w Polsce i na Ukrainie, *Space – Society – Economy*, 18, 23-47.
- Rouba R., 2011, Łódź Art Center jako nowa publiczna przestrzeń kultury w Łodzi, [w:] I. Jażdżewska (red.), *XXIV Konferencja Wiedzy o Mieście. Przestrzeń publiczna miast*, Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego, Łódź, 157-171.
- Rynowska-Sachse A., 2006, Założenia wielofunkcyjne zlokalizowane na terenach przydworcowych w centrum miasta, [w:] W. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, 8, Urbanista, Warszawa, 121-132.
- Sierecka-Nowakowska B., 2011, Dziedzictwo przyrodniczo-kulturowe jako podstawa rozwoju przestrzeni publicznej miasta na przykładzie Łodzi, *Biuletyn KPZK PAN*, 194, 45-50.
- Smoliński T., 2010, Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach, *Czaspismo Techniczne. Architektura*, 1-A, 299-309.
- Soczówka A., 2012, *Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej*, Prace Wydziału Nauk o Ziemi Uniwersytetu Śląskiego, 76, WNoZ UŚ, Sosnowiec.
- Taylor Z., Ciechański A., 2007, Przekształcenia własnościowe przedsiębiorstw PKS w nowej sytuacji gospodarczej, *Przegląd Geograficzny*, 79, 1, 5-44.
- Uchwała Nr XLIX/857/2013 Rady Miasta Kielce z dnia 25 lipca 2013 r. w sprawie miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego terenu „Kielce Śródmieście – Obszar I.1.3 Czarnowska, Żelazna – PKS”*, 2013, Dziennik Urzędowy Województwa Świętokrzyskiego z 2013 r., poz. 3071.
- Uchwała nr LI/1140/2018 z dnia 17 stycznia 2018 r. sprawie przyjęcia Gminnego programu opieki nad zabytkami Miasta Kielce na lata 2018-2021*, 2018, Dziennik Urzędowy Województwa Świętokrzyskiego z 2018 r., poz. 740.
- Ustawa z dnia 24 października 2008 r. o zmianie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*, 2008, Dziennik Ustaw Nr 206, poz. 1289.
- Ustawa z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*, 2010, Dziennik Ustaw Nr 5/2011, poz. 13.
- Załuski D., 2006, Dworzec kolejowy w strukturze miasta: nowe szanse, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, 8, Urbanista, Warszawa, 273-284.
- Załuski D., 2009, Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie, [w:] W. Jarczewski (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny przemysłowe, pokolejowe, powojkowe*, 4, Instytut Rozwoju Miast, Kraków, 199-242.
- Załuski D., 2010, *Dworce kolejowe: śródmiejskie przestrzenie podróży*, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk.
- Zarządzenie Nr 419/2014 Prezydenta Miasta Kielce z dnia 19 listopada 2014 r. w sprawie założenia Gminnej Ewidencji Zabytków Miasta Kielce*, 2014, <http://www.bip.kielce.eu/attachments/1036567/4148278/1.1/Zar%C5%BC%C4%85dzenie%20Nr%20419.pdf> [dostęp: 10.06.2022].

## Źródła internetowe

- Dworzec Kielce, <https://dworzec.kielce.pl> [dostęp: 05.05.2022].
- Sztuka Architektury. Dworzec PKS w Kielcach będzie jak nowy, <https://sztuka-architektury.pl/article/3401/dworzec-pks-w-kielcach-bedzie-jak-nowy> [dostęp: 01.06.2022].
- Geoportal Infrastruktury Informacji Przestrzennej, <https://www.geoportal.gov.pl> [dostęp: 01.06.2022].
- MAPSTER (Mapy archiwalne Polski i Europy Środkowej w serwisie internetowym), <http://igrek.amzp.pl> [dostęp: 01.06.2022].
- Fotopolska.eu, <https://fotopolska.eu> [dostęp: 30.06.2022].
- #Zmieniamy Dworce, <https://zmieniamydworce.pkp.pl> [dostęp: 01.06.2022].
- Przewodnik Świętokrzyski, Blog turystyczny, <https://przewodnik-swietokrzyski.eu/index.php/blog/po-ponad-roku-powrot-na-kielecki-dworzec-kolejowy-zelazne-centrum-gor-swietokrzyskich-nowymi> [dostęp: 05.05.2022].
- PKP.PL, <https://www.pkp.pl/pl/pkp-aktualnosci/3120-rusza-przebudowa-dworca-w-kielcach> [dostęp: 05.05.2022].

