



---

## ANALIZA ROZMIESZCZENIA I FUNKCJONOWANIA STACJI PASAŻERSKICH I DWORCÓW KOLEJOWYCH W POLSCE

### *Selected issues of operation of railway stations and station buildings in Poland*

**Tadeusz Bocheński**

Katedra Badań Miast i Regionów, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński, Mickiewicza 18, 70-383 Szczecin

e-mail: tadeusz.bochenski@usz.edu.pl

#### **Cytacja:**

Bocheński T., 2017, Analiza rozmieszczenia i funkcjonowania stacji pasażerskich i dworców kolejowych w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 20(1), 19-35.

**Streszczenie:** Celem pracy była analiza funkcjonowania stacji pasażerskich i dworców kolejowych w Polsce oraz zmian, jakie zaszły w związku z przeprowadzonymi inwestycjami infrastrukturalnymi. Badania objęły czynne stacje pasażerskie i dworce, wymienione w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 wraz z porównaniem do stanu z rozkładu jazdy 2009/2010. Postawiono dwa pytania badawcze: jakie jest rozmieszczenie stacji pasażerskich oraz czynnych dworców w Polsce? oraz jaki był wpływ kolejowych inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych w latach 2010-2016 na liczbę stacji pasażerskich i stan dworców kolejowych?

W 2017 r. czynnych było 2497 stacji pasażerskich, zlokalizowanych w 2063 miejscowościach. Średnia gęstość stacji pasażerskich w Polsce wynosiła 0,80 stacji na 100 km<sup>2</sup> i 0,65 stacji na 10 tys. mieszkańców. Na 622 stacjach pasażerskich znajdowały się czynne, tzn. otwarte dla podróżnych dworce kolejowe. Zakres obsługi podróżnych na wielu dworcach był ograniczony do poczekalni.

W wyniku przeprowadzonych inwestycji w latach 2010-2016 zmodernizowano około 100 dworców, a kolejne kilkadziesiąt wyremontowano. Ponadto wybudowano około 50 nowych przystanków kolejowych. W okresie tym zachodziło jednocześnie kilka procesów: zamykania stacji pasażerskich, ograniczania ich obsługi do ruchu weekendowego lub sezonowego oraz otwieranie wcześniej zamkniętych i nowych stacji pasażerskich.

**Słowa kluczowe:** dworzec kolejowy, kolej, stacja pasażerska

**Abstract:** The aim of the study was to analyse the operation of passenger railway stations and station buildings in Poland, as well as the changes that occurred in connection with investments in infrastructure. The studies covered active passenger and railway stations as listed in the train timetable 2016/2017 and included comparison to the timetable 2009/2010. Two research questions were asked: about the layout of passenger stations and active railway stations in Poland and about the impact of investments in railway infrastructure carried out in the years 2010-2016 on the number of passenger stations and on the condition of railway stations.

In 2017 there were 2497 active passenger stations, located in 2063 localities. An average density of passenger stations in Poland was 0.80 station per 100 km<sup>2</sup> and 0.65 station per 10,000 residents. At 622 passenger stations there were active station buildings, i.e. open for travellers. On many station buildings the scope of service for travellers was limited to a waiting room.

As a result of investments carried out in the years 2010-2016, about 100 railway stations were modernised and several more were renovated. Moreover, about 50 new passenger stations were built. During that time, several processes were taking place simultaneously: closing passenger stations, reducing their operation to weekend or seasonal traffic, and opening new and previously closed passenger stations.

**Key words:** railway, passenger station, station building

---

## 1. Wstęp

Stacje pasażerskie i dworce stanowią istotny element przestrzeni publicznej i systemu komunikacyjnego. Są to często istniejące lub potencjalne węzły integracyjne transportu publicznego. Dworzec posiada walory miastotwórcze oraz stanowi powiązanie strefy kolejowej i miejskiej (Chełmecki 1997). Gęstość stacji pasażerskich wpływa na dostępność transportu kolejowego. Inspiracją do podjęcia tego tematu był artykuł T. Bocheńskiego (2016) dotyczący dostępu miast do kolei w Polsce oraz publikacja pod redakcją D. Załuskiego (2006) poświęcona zagadnieniom funkcjonowania dworców kolejowych w miastach.

Celem pracy była analiza funkcjonowania stacji pasażerskich i dworców kolejowych w Polsce oraz zmian, jakie zaszły w związku z przeprowadzonymi inwestycjami infrastrukturalnymi. Postawiono dwa pytania badawcze:

1. Jak rozmieszczone są stacje pasażerskie oraz czynne dworce w Polsce?
2. Jaki był wpływ kolejowych inwestycji infrastrukturalnych zrealizowanych w latach 2010-2016 na liczbę stacji pasażerskich i stan dworców kolejowych?

Analiza objęła czynne stacje pasażerskie i dworce, wymienione w rozkładzie jazdy pociągów 2016/2017 wraz z porównaniem do stanu z rozkładu jazdy 2009/2010. Wybór tych lat wynikał z rozpoczęcia w 2010 r. w Polsce okresu intensyfikacji kolejowych inwestycji infrastrukturalnych.

Podstawowym źródłem danych do analizy były materiały i informacje publikowane przez PKP S.A. i PKP PLK. Pomocne były również obserwacje podczas odbywanych przez autora podróży koleją po Polsce. W pracy wykorzystano także publikacje naukowe i artykuły z czasopism branżowych oraz akty prawne krajowe i europejskie.

## 2. Przegląd literatury

Kompendium wiedzy na temat funkcjonowania stacji kolejowych stanowią prace W. Chełmeckiego (1997, 2001). Publikacje te zawierają m.in. klasyfikacje: dworców (według 4 kryteriów: układu stacyjnego, sposobu powiązania stref, wielkości ruchu i charakteru ruchu), programów pracy dworców (Chełmecki 1997) oraz stacji osobowych (Chełmecki 2001).

Zmiany w zakresie liczby czynnych stacji i przystanków osobowych w Polsce analizowali m.in.: T. Lijewski (1996, 2003 i 2001 – wspólnie z E.S. Sujko) oraz Z. Taylor (2007). Głównym tematem tych prac była jednak sieć kolejowa lub funkcjonowanie prze-

wozów pasażerskich. Znaleźć można również badania prowadzone w skali regionalnej, np. analiza funkcjonowania dworców kolejowych w miastach i na stacjach węzłowych na terenie województwa zachodniopomorskiego stanowiła element pracy S. Wojtkiewicz (2016).

Dworce kolejowe stanowiły zagadnienie badawcze z urbanistycznego punktu widzenia. Przedmiotem zainteresowania była w tym przypadku architektura obiektów, zagospodarowanie terenu i funkcje zlokalizowane na dworcu i w jego otoczeniu, wpływ lokalizacji stacji kolejowej na rozwój miasta oraz powiązania pomiędzy dworcem a centrum miasta. Z najnowszych prac w tym zakresie wymienić można np. pozycje: A. Pięta (2014), P. Kosmowskiego (2016) i W. Dragan (2016). Analizę kierunków modernizacji dworców i ich funkcji oraz zagadnienia związane z bezpieczeństwem zawiera praca J. Polińskiego (2016).

Podkreślana była rola dworca kolejowego jako ważnego elementu węzłów przesiadkowych integrujących różne rodzaje transportu (kolej, komunikację miejską, regionalną komunikację autobusową, samochody osobowe – system parkuj i jedź).

Dworzec kolejowy stanowi złożony system infrastrukturalny powiązany z miastem, a duże węzły kolejowe stały się wielofunkcyjne (Conticelli, Tondelli, 2013). S. Zemp i in. (2011) pisali na temat funkcji dworców kolejowych i ich wzajemnych powiązań. Autorzy opisali 5 ogólnych funkcji dworców: połączenie z obszarem oddziaływania sieci transportowej, wspieranie przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, ułatwienie komercyjnego użytkowania nieruchomości, tworzenie przestrzeni publicznej, integracja otaczającego obszaru.

Konieczność przekształceń zaniedbanej infrastruktury dworcowej oraz wprowadzania nowych funkcji podkreślali m.in. M. Petrović i in. (2010). Zauważyli oni także, że przykłady dużych stacji w Europie i na świecie pokazują tendencję łączenia dworców z centrami handlowymi. M. Kruszyna (2012) wskazał, że stacje kolejowe w połączeniu z obiektami usługowymi i handlowymi mogłyby tworzyć tzw. węzły mobilności, stając się jednocześnie celem podróży.

Interesującą publikacją jest praca pod redakcją D. Załuskiego (2006) stanowiąca pokłosie konferencji „Dworzec kolejowy w strukturze miasta – nowe szanse”. Warunki integracji środków transportu na dworcach kolejowych badał m.in. B. Bogdaniuk (2006). Przedstawił on również wyniki badań tejsze integracji w wybranych miastach województwa pomorskiego.

Większość polskich publikacji dotyczyła wybranych dworców lub stacji kolejowych, w literaturze

naukowej brakowało natomiast aktualnych badań obejmujących wszystkie czynne stacje pasażerskie i dworce kolejowe w Polsce.

W niniejszej pracy przyjęto definicję dworca kolejowego zawartą w obowiązującej Ustawie o transporcie kolejowym. Jest on tam definiowany jako obiekt lub zespół obiektów budowlanych przeznaczonych do obsługi pasażerów. Warto wspomnieć, że pojęcie to może być rozumiane szerzej. A. Romanowicz (1970) wydzielił trzy strefy dworca kolejowego: strefę kolejową – obejmującą perony i układ torowy, dworzec – jako budynek dworcowy oraz strefę miejską – plac przydworcowy i obiekty handlowe znajdujące się w jego otoczeniu. Badacz ten określił dworzec kolejowy jako dom towarowy usług komunikacyjnych. Obecne dworce w dużych miastach, zwłaszcza te zrewitalizowane, stanowią często bardziej domy towarowe z towarzyszącą funkcją komunikacyjną, na co wskazuje P. Kosmowski (2016). Według A. Pięt (2014) współczesne dworce kolejowe są obiektami wielofunkcyjnymi o rozbudowanej strukturze i ważnymi multimodalnymi węzłami komunikacyjnymi.

### 3. Procedura badawcza

W artykule przedstawiono uwarunkowania prawne dotyczące funkcjonowania i zmian własności infrastruktury kolejowej w Polsce przeznaczonej do obsługi ruchu pasażerskiego, z uwzględnieniem zmian wprowadzonych przez nowelizację Ustawy o transporcie kolejowym w 2016 r. Dokonano także przeglądu definicji punktowej infrastruktury kolejowej służącej do obsługi pociągów pasażerskich. Zarysowany został przebieg zmian w liczbie stacji pasażerskich na przełomie XX i XXI wieku. Na podstawie rozkładu jazdy 2016/2017 ustalono, które stacje pasażerskie były czynne, tzn. na których zatrzymywały się pociągi – codziennie, weekendowo lub tylko sezonowo. Następnie przy wykorzystaniu Mapy linii kolejowych (Mapa linii..., 17.06.2015) i Atlasu linii kolejowych Polski (Stankiewicz, Stiasny, 2014) wykonano mapę rozmieszczenia stacji pasażerskich (ryc. 1) oraz sporządzono zestawienie liczby tych stacji według zarządców infrastruktury kolejowej (tab. 2). Obliczono także wskaźnik gęstości stacji pasażerskich (tab. 1, ryc. 3) oraz odsetek stacji z czynnymi dworcami w poszczególnych województwach. Następnie, na podstawie informacji PKP (Informacja o godzinach..., 31.12.2016) oraz ryc. 1., przeanalizowano, czy dany dworzec kolejowy był zlokalizowany na stacji czy przystanku osobowym oraz w jakim zakresie czasu był otwarty. Pod uwagę wzięto również to, czy dany dworzec należał do PKP, czy został

przyjęty przez lokalny samorząd. Na tej podstawie sporządzono mapę rozmieszczenia dworców kolejowych w Polsce (ryc. 4). Odniesiono się także do kwestii kategoryzacji dworców w Polsce w II dekadzie XXI wieku. Scharakteryzowano zakres obsługi podróźnych na stacjach pasażerskich w Polsce oraz inwestycje w infrastrukturę dworcową przeprowadzone w latach 2010-2016. Rozmieszczenie dworców, które zostały zmodernizowane w badanym okresie, przedstawiono na mapie (ryc. 5).

### 4. Uwarunkowania prawne i podstawowe definicje

W wyniku restrukturyzacji PKP po 2001 r. infrastrukturę służącą do prowadzenia ruchu i bezpośredniej obsługi pociągów, m.in. tory i perony, przejęła spółka PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK), natomiast dworcami zarządzała PKP S.A. – Pion Nieruchomości.

W Ustawie o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” określone zostały warunki zbywania nieruchomości i infrastruktury kolejowej, a w szczególności zasady przekazywania ich na rzecz jednostek samorządu terytorialnego. Linie kolejowe nie będące liniami o znaczeniu państwowym mogły być przekazane nieodpłatnie na własność jednostce samorządu terytorialnego w celu jej dalszej eksploatacji – wykonywania przewozów kolejowych. Jeśli linia została przeznaczona do likwidacji, samorząd może ją przejąć także w celu innego zagospodarowania, albo może ona zostać sprzedana zainteresowanym przedsiębiorcom. *PKP S.A. (...) może przenieść w drodze umowy na jednostkę samorządu terytorialnego prawo własności albo prawo użytkowania wieczystego nieruchomości wraz z usytuowanymi na niej budynkami dworców kolejowych w granicach niezbędnych do prawidłowego z nich korzystania.* Jednostka samorządu może przejąć nieruchomość w drodze kupna lub w przypadku gminy w zamian za zaległości podatkowe – jeśli takie istnieją. Procedury zbywania nieruchomości kolejowych muszą się odbywać za zgodą ministra właściwego do spraw transportu (Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948, art. 18d).

Podstawowe definicje dotyczące elementów infrastruktury kolejowej służącej obsłudze przewozów pasażerskich zostały zdefiniowane w Ustawie o transporcie kolejowym z 2003 r. oraz rozporządzeniach ministra właściwego do spraw transportu.

W rozporządzeniu Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej (Dz.U. 2000 nr 34 poz. 400) obowiązującym w latach 2000-2004 oraz rozporządzeniu Ministra Infrastruktury (Dz.U. 2005 nr 172 poz. 1444) zdefiniowano m.in. następujące pojęcia:

- stacja – posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład;
- *stacja węzłowa* – to stacja na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków;
- *mijanka* – stacja, na której dokonywane jest tylko krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów;
- *przystanek osobowy* – rodzaj punktu ekspedycyjnego (handlowego), miejsce na szlaku odpowiednio przystosowane do obsługi pasażerów, w którym zatrzymują się rozkładowo wyznaczone pociągi (pojęcie tego nie było w aktach prawnych obowiązujących w 2017 r., było ono jednak dalej używane np. przez PKP PLK).

W zmienionej w 2016 r. Ustawie o transporcie kolejowym (Dz.U. z 2016 r. poz. 1923) wprowadzono nowe pojęcie stacji pasażerskiej i operatora tej stacji oraz zmieniono definicję dworca kolejowego. Pojęcia te zostały zdefiniowane następująco (Dz.U. z 2003 nr 86 poz. 789 z późniejszymi zmianami, art. 4):

- *stacja pasażerska* – obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy lub perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dotarcie do peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;
- *operator stacji pasażerskiej* – podmiot zarządzający dworcem kolejowym lub peronem, jeśli zarządca czynnym dworcem kolejowym obowiązany jest zapewnić dla podróżnych poczekalnię;
- *dworzec kolejowy* – obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. Według poprzedniej wersji ustawy dworzec mógł obejmować także urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów.

Zgodnie z powyższą definicją stacją pasażerską jest każdy czynny punkt ekspedycyjny, na którym pociągi pasażerskie mają postoje handlowe (zatrzymują się w celu umożliwienia wsiadania i wysiadania podróżnych). Z technicznego punktu widzenia dzieli się je na stacje (posiadają dodatkowe tory) i przystanki osobowe. Taką definicję i podział przyjęto też w niniejszej pracy.

Stacje pasażerskie zgodnie z Dyrektywą 2012/34/UE i Ustawą o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789 zm. w 2016 r.) stanowią obiekty kolejowej infrastruktury usługowej. Obejmują one perony i dojścia do nich oraz dworce jeśli są one otwarte dla po-

dróżnych. Podstawową i często jedyną funkcją, którą musi zapewnić zarządca dworca jest poczekalnia.

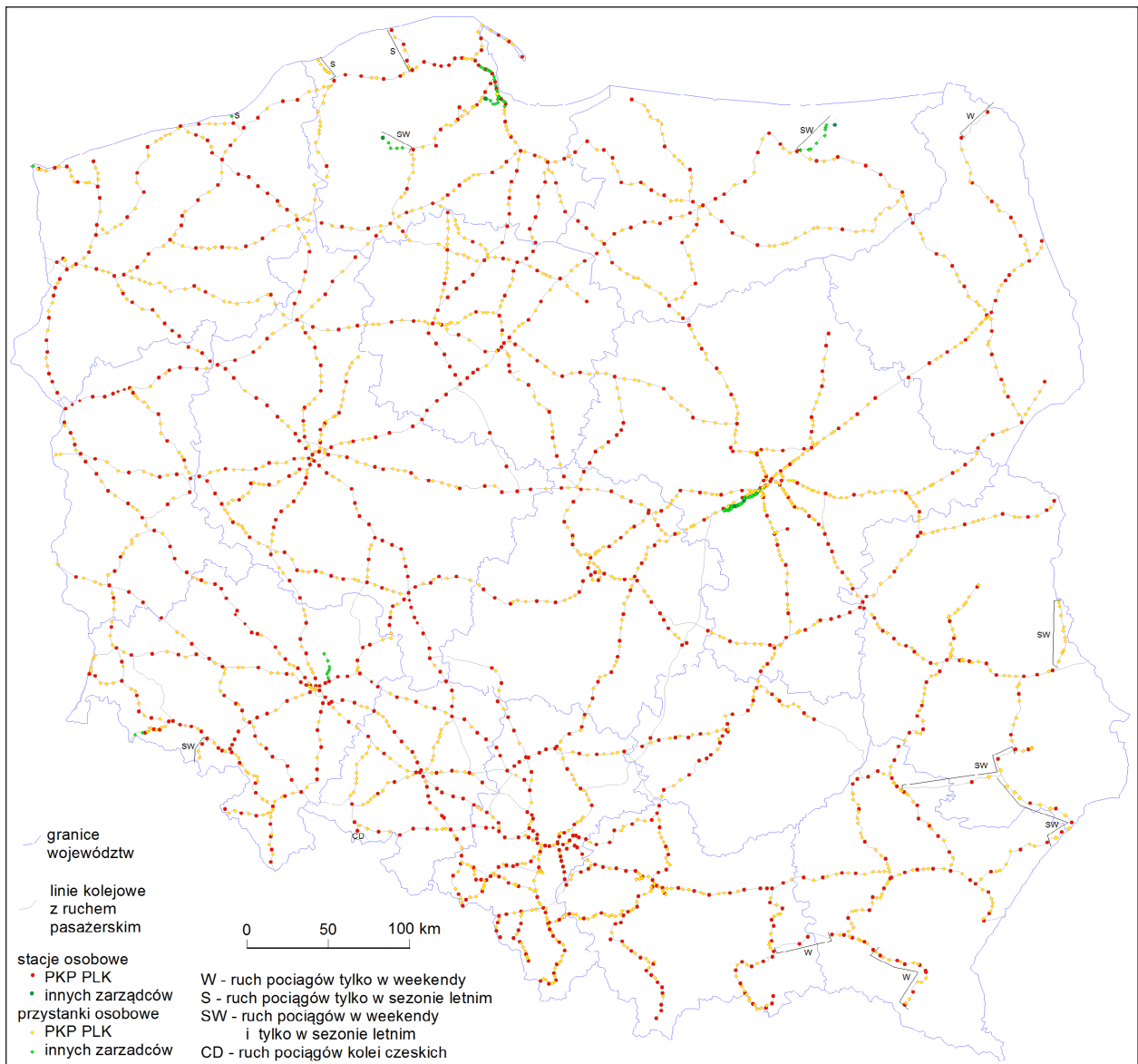
Dworce kolejowe, choć integralnie związane ze stacjami, zostały w Polsce rozdzielone pomiędzy dwa podmioty zarządzające – operatora dworców i operatora peronów. Ponadto w obrębie stacji kolejowej za niektóre funkcje odpowiedzialne były inne podmioty, m.in.: PKP Energetyka, Telekomunikacja Kolejowa, PKP Informatyka oraz podmioty samorządowe i prywatne. Prowadziło to często do braku skoordynowania działań. Ponadto występowały spory kompetencyjne w stosunku do niektórych elementów infrastruktury, np. przejść z dworców na perony (*Raport w sprawie...*, 2011).

PKP S.A. jako zarządca infrastruktury dworcowej skategoryzowała dworce oraz wydzieliła obiekty o charakterze strategicznym.

## 5. Stacje pasażerskie w Polsce

Liczba czynnych stacji i przystanków służących obsłudze przewozów pasażerskich spadała wraz z regresem połączeń kolejowych od końca lat 80. XX wieku. W 1995 r. wynosiła ona 3345, a w 2003 r. było ich 2842 (Taylor, 2007). W 2010 r. czynnych było 2490 stacji pasażerskich. Natomiast w 2017 r. czynnych było 2497 stacji pasażerskich, zlokalizowanych w 2063 miejscowościach. Codzienny ruch pociągów obsługiwany był na 2419 stacjach, na kolejnych 23 tylko weekendowy, a do 56 pociągi dojeżdżały jedynie sezonowo (ryc. 1., tab. 1.).

W latach 2010-2017 ogólna liczba czynnych stacji w Polsce zmieniła się nieznacznie. Należy zauważyć, że na proces wstrzymywania ruchu pasażerskiego na liniach kolejowych i związane z nim zamykanie stacji pasażerskich nałożyła się reaktywacja przewozów i ponowne otwarcie stacji wcześniej zamkniętych oraz budowa nowych stacji. Reaktywacja przewozów związana była często z rewitalizacją danej linii. Po 2010 r. otwarto 48 nowych stacji oraz przywrócono ruch na 86 stacjach, w tym 9 weekendowo i 24 sezonowo. Jednocześnie w tym czasie zamknięto 127 stacji, a na kolejnych ograniczono zakres obsługi: do ruchu weekendowego na 19 i sezonowego na 7 stacjach. W poszczególnych województwach sytuacja wyglądała inaczej. W Kujawsko-pomorskim i Świętokrzyskim nie odnotowano zmian, a w Podlaskim jedynie na jednej stacji ograniczono ruch do weekendów. W 6 województwach bilans czynnych stacji był dodatni, a w 7 ujemny. W wyniku zamknięcia kolejnych linii w ruchu pasażerskim zmniejszyła się liczba czynnych stacji, przede wszystkim w województwach wielkopolskim, dolnośląskim i lubuskim. W Podkarpackiem ograniczono zakres obsługi



Ryc. 1. Rozmieszczenie stacji pasażerskich w Polsce w rozkładzie jazdy 2016/2017

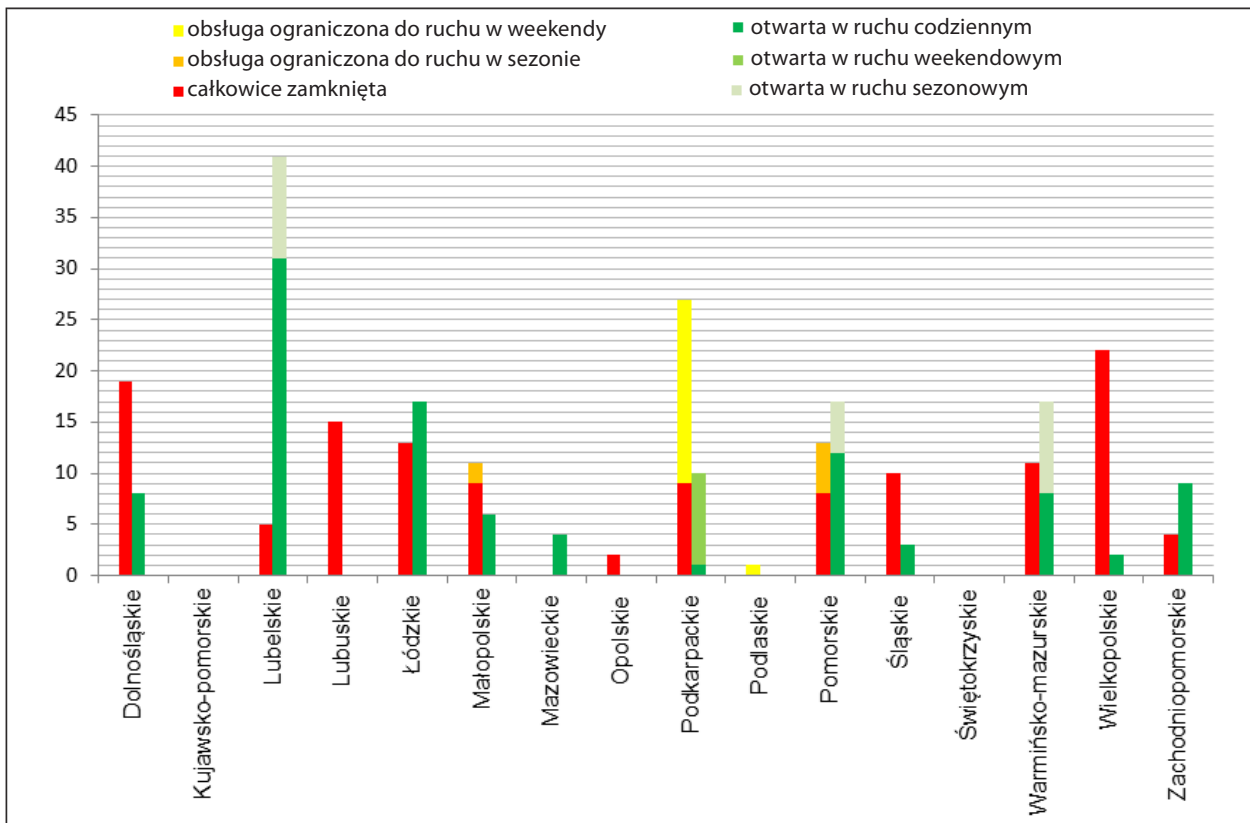
Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mapa linii..., 17.06.2015; Rozkład jazdy PKP.

18 stacji do ruchu weekendowego. W województwach lubelskim, zachodniopomorskim, mazowieckim i łódzkim liczba otwartych przystanków przekroczyła liczbę zamkniętych w badanym okresie (ryc. 2).

Średnia gęstość stacji pasażerskich w Polsce wynosiła 0,80 stacji na 100 km<sup>2</sup> i 0,65 stacji na 10 tys. mieszkańców. Największą gęstość stacji odnotowano w województwach opolskim i pomorskim, natomiast najmniejszą w województwie świętokrzyskim. Województwo śląskie charakteryzowało się największą

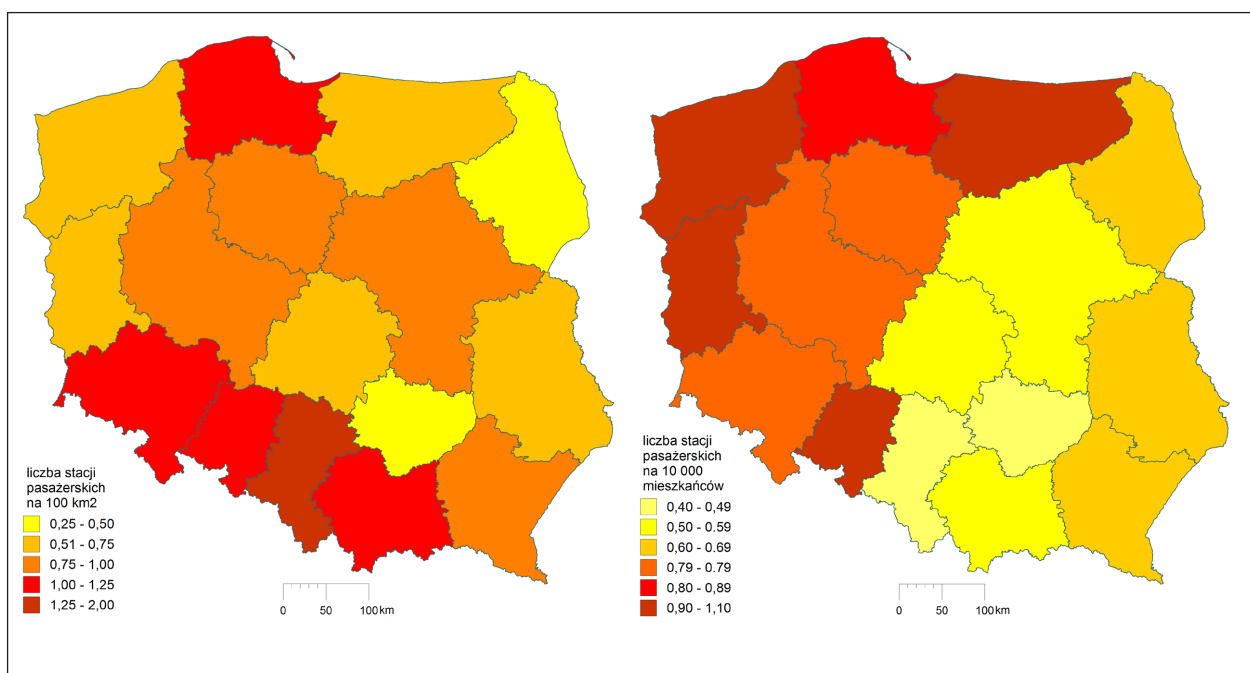
liczbą czynnych stacji pasażerskich na jednostkę powierzchni, ale jednocześnie jedną z najmniejszych wartości wskaźnika gęstości w przeliczeniu na liczbę mieszkańców (ryc. 3., tab. 1.).

Od 2010 do 2017 r. gęstość stacji pasażerskich spadła w województwach lubuskim (o 0,11 stacji na 100 km<sup>2</sup>), wielkopolskim, śląskim i dolnośląskim, natomiast wzrosła w lubelskim (o 0,14 stacji na 100 km<sup>2</sup>). W pozostałych województwach zmiana gęstości nie nastąpiła, albo była minimalna (+/- 0,02 stacji na 100 km<sup>2</sup>).



Ryc. 2. Zmiany liczby czynnych stacji pasażerskich i zakresu ich obsługi w Polsce według województw w latach 2010-2017

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Bocheński 2016b; Bocheński 2011; Mapa linii... 2015.



Ryc. 3. Gęstość stacji pasażerskich w Polsce w 2017 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie tab. 1 i *Powierzchnia i ludność...* 2015.

Tab. 1. Stacje pasażerskie według województw w Polsce czynne w rozkładzie jazdy 2016/2017

Województwo	Liczba stacji pasażerskich według zakresu czasowego obsługi										Gęstość stacji pas.	
	Ogółem	z czynnym dworcem	Stacje osobowe				Przystanki osobowe				stacje na 100 km <sup>2</sup>	stacje na 10 tys. mieszkańców
			ogółem	codzienny	weekendowy	sezonowy	ogółem	codzienny	weekendowy	sezonowy		
Polska	2497	622	1031	1008	11	12	1466	1410	12	44	0,80	0,65
Dolnośląskie	220	67	107	106	-	1	113	111	-	2	1,10	0,76
Kujawsko-pomorskie	148	51	61	61	-	-	87	87	-	-	0,82	0,71
Lubelskie	137	14	43	38	-	5	94	75	-	19	0,55	0,64
Lubuskie	93	24	48	48	-	-	45	45	-	-	0,66	0,91
Łódzkie	124	30	52	52	-	-	72	72	-	-	0,68	0,50
Małopolskie	169	26	76	74	2	-	93	93	-	-	1,11	0,50
Mazowieckie	279	82	76	76	-	-	203	203	-	-	0,78	0,52
Opolskie	104	30	45	45	-	-	59	59	-	-	1,10	1,04
Podkarpackie	140	12	53	44	8	1	87	74	12	1	0,78	0,66
Podlaskie	81	32	30	29	1	-	51	51	-	-	0,40	0,68
Pomorskie	187	58	67	63	-	4	120	107	-	13	1,02	0,81
Śląskie	221	34	115	115	-	-	106	106	-	-	1,79	0,48
Świętokrzyskie	50	6	24	24	-	-	26	26	-	-	0,43	0,40
Warmińsko-mazurskie	134	23	46	45	-	1	88	80	-	8	0,55	0,93
Wielkopolskie	245	96	120	120	-	-	125	125	-	-	0,82	0,71
Zachodniopomorskie	165	37	68	68	-	-	97	96	-	1	0,72	0,96

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mapa linii..., 17.06.2015; Rozkład jazdy PKP.

W 163 miejscowościach funkcjonowała więcej niż jedna stacja pasażerska. W 91 miejscowościach, w tym 20 wsiach, znajdowały się po 2 stacje, w kolejnych 33 miastach po 3, w 9 po 4, w 14 po 5, a w 16 ponad 5. Najwięcej stacji pasażerskich znajdowało się

w dużych miastach, zwłaszcza tam, gdzie funkcjonowała wydzielona kolej miejska lub znajdowały się duże węzły kolejowe: Warszawa, Wrocław, Kraków, Gdańsk i Gdynia (tab. 2).

Tab. 2. Miasta w Polsce z największą liczbą stacji pasażerskich czynnych w rozkładzie jazdy 2016/2017

Wyszczególnienie	Warszawa	Kraków	Gdańsk	Wrocław	Łódź	Poznań	Bydgoszcz	Gdynia	Szczecin	Rybnik	Katowice	Dąbrowa Górnicza	Sosnowiec	Bielsko-Biała	Opole	Tychy
Ogółem	44	21	20	20	13	13	11	9	8	8	8	7	7	7	6	6
Stacje	10 <sup>a</sup>	6	4 <sup>c</sup>	12	5	7	3	4 <sup>e</sup>	4	4	3	5	6	3	4	1
Przystanki	34 <sup>b</sup>	15	16 <sup>d</sup>	8	8	6	8	5 <sup>f</sup>	4	4	5	2	1	4	2	5

<sup>a</sup> w tym 1 będący jednocześnie przystankiem WKD; <sup>b</sup> w tym 2 podwójne PKP PLK i WKD; <sup>c</sup> w tym 2 stanowiące jednocześnie przystanki SKM; <sup>d</sup> w tym 1 podwójny PKP PLK i SKM; <sup>e</sup> w tym 3 stanowiły jednocześnie przystanki SKM, zaś 1 stację SKM; <sup>f</sup> dwa kolejne przystanki w budowie w 2017 r., z których jeden ma zastąpić istniejącą stację.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mapa linii... 17.06.2015; Rozkład jazdy PKP.

Infrastruktura stacji pasażerskich – oprócz dworców – zarządzana była przez podmiot zarządzający linią kolejową, na której zlokalizowana była dana stacja. W rozkładzie jazdy 2016/2017 przewozy pasażerskie prowadzone były po liniach należących do 8 zarządców, w tym w 2 przypadkach były to wyłącznie

przewozy sezonowe. Najwięcej stacji pasażerskich – 2424 (96,7%) – należało do PKP PLK (tab. 3.). Ponad 20 zarządzanych było przez koleje aglomeracyjne WKD i SKM w Trójmieście. Pozostali zarządcy posiadali mniej niż 10 obiektów.

Tab. 3. Stacje pasażerskie według zarządców czynne w rozkładzie jazdy 2016/2017

Zarządca infrastruktury	Linia kolejowa (nr linii i trasa)	Liczba stacji pasażerskich		
		razem	stacje	przystanki
<b>Ogółem</b>		<b>2507</b>	<b>1033</b>	<b>1474</b>
PKP Polskie Linie Kolejowe	wszystkie linie	2424	1026	1398
PKP Szybka Kolej w Trójmieście	250 Gdańsk Śródmieście – Rumia	21	2 (2) <sup>a</sup>	19 (5) <sup>a</sup>
Pomorska Kolej Metropolitalna	248 Gdańsk Wrzeszcz – Gdańsk Osowa, 253 Gdańsk Rębiechowo – Rębiechowo	8	1	7
Warszawska Kolej Dojazdowa	47 Warszawa Śródmieście WKD – Grodzisk Mazowiecki Radońska	29	2	27 (3) <sup>a</sup>
	48 Podkowa Leśna Główna – Milanówek Grudów			
Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu	311 Szklarska Poręba Górna – Jakuszyce Granica Państwa	2	0	2
	326 Wrocław Zakrzów – Trzebnica	7	0	7
Usedomer Bäderbahn	Świnoujście Centrum - Seebad Heringsdorf	1	0	1
PMT Linie Kolejowe	427 Mścice – Mielno Koszalińskie	1 <sup>b</sup>	0	1 <sup>b</sup>
Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych	212 Lipusz – Bytów	5 <sup>b</sup>	1 <sup>b</sup>	4 <sup>b</sup>
	259 Kętrzyn – Węgorzewo	9 <sup>b</sup>	1 <sup>b</sup>	8 <sup>b</sup>

<sup>a</sup> w nawiasie liczba stacji wspólnych z PKP PLK, <sup>b</sup> stacje obsługujące wyłącznie ruch sezonowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie na podstawie: Mapa linii... 17.06.2015; informacje publikowane przez zarządców infrastruktury kolejowej.

W Warszawie i konurbacji trójmiejskiej, gdzie istniały wydzielone koleje aglomeracyjne, na niektórych stacjach pasażerskich znajdowały się perony należące do dwóch zarządców. W Świnoujściu funkcjonowała jedyna w Polsce stacja zarządzana przez koleje niemieckie Usedomer Bäderbahn (UBB). Stacja ta nie była bezpośrednio połączona z siecią kolejową Polski.

## 6. Dworce kolejowe w Polsce

Dworców kolejowych było znacznie mniej niż stacji pasażerskich (por. ryc. 1 i 4). Pierwotnie funkcjonowały one na prawie każdej stacji, natomiast obiektów tego typu pozbawiona była większość przystanków osobowych.

Wraz z regresem sieci kolejowej i ograniczeniem ruchu pociągów pasażerskich zamykano dworce. Zamykane były również obiekty na stacjach i przystankach, na których nadal zatrzymywały się pociągi pasażerskie. Zabudowania dworcowe na stacjach wyłączanych z eksploatacji lub degradowanych do przystanków osobowych zagospodarowywane były najczęściej na mieszkania, a rzadziej przeznaczone na funkcje usługowe lub produkcyjne. Część obiektów ulegała degradacji na skutek braku utrzymania (Taylor, 2003).

W 2007 r. liczba dworców czynnych wynosiła 1134. Jednocześnie 1599 obiektów było wyłączonych z eksploatacji, w tym 762 dworce na stacjach pasażerskich, na których zatrzymywały się pociągi (*Informacja o wy-*



nikach kontroli... 2008). Według stanu z dnia 31.12.2010 r. PKP S.A. posiadało 2625 budynków dworców kolejowych, z których 936 było czynnych, a pozostałe zmieniły przeznaczenie lub były nieużytkowane i niszczały (Dz.U. 2012 poz. 1151). Natomiast 31.12.2016 r. funkcjo-

nowały 622 dworce, z czego 3 były czynne tylko w sezonie letnim (ryc. 4). Czynne dworce działały na 38% stacji w 2010 r. oraz 25% w 2016 r. Ponadto PKP SKM posiadało 7 dworców, a WKD – 6 dworców (nie licząc obiektów na stacjach stycznych z siecią PKP PLK).

Tab. 4. Stacje pasażerskie w Polsce z podziałem na rodzaj infrastruktury oraz funkcjonowanie dworca w rozkładzie jazdy 2016/2017

Rodzaj obsługiwanego ruchu kolejowego	Stacje pasażerskie					
	razem		stacja		przystanek	
	z dworcem	bez dworca	z dworcem	bez dworca	z dworcem	bez dworca
Ogółem	622	1876	490	541	132	1335
Codzienny	618	1802	487	521	131	1280
Weekendowy	1	20	1	10	0	12
Sezonowy	3	51	2	10	1	43

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Mapa linii... 2015; Informacja o godzinach... 31.12.2016.

Odsetek stacji z czynnymi dworcami w 2016 r. był najmniejszy w województwach podkarpackim (8,6%) i lubelskim (10,2%), a największy w podlaskim (39,5%), wielkopolskim (35,2%) i kujawsko-pomorskim (34,5%).

Na 5 stacjach dworce kolejowe obejmowały więcej niż jeden budynek, z których każdy traktowany był przez PKP jako osobny dworzec (w niniejszym artykule potraktowano je łącznie jako pojedyncze dworce):

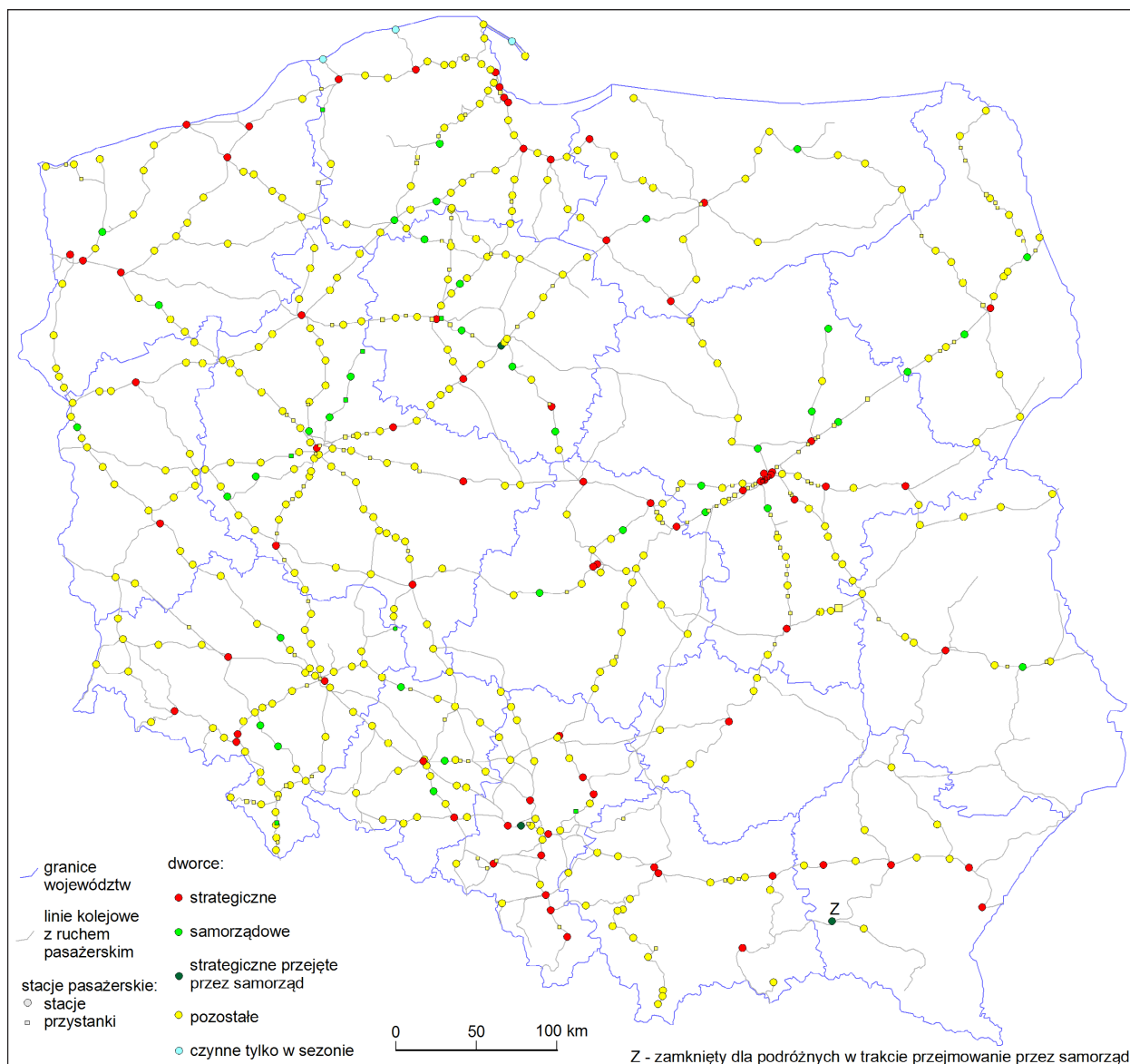
- Poznań Główny: nowy (przy centrum handlowym Avenida), stary (na międzytorzu – w 2017 r. był w remoncie), zachodni (przy przystanku PST) i letni;
- Warszawa Wschodnia: dalekobieżny i podmiejski;
- Warszawa Zachodnia: od al. Jerozolimskich i od ul. Tunelowej;
- Katowice: nowy (przy centrum handlowym Galeria Katowicka) i przy pl. Oddziałów Młodzieży Powstańczej;
- Zbąszynek: Zbąszynek i Zbąszynek Peron.

Po restrukturyzacji PKP rozpoczął się proces zbywania infrastruktury kolejowej, którą PKP uznało za zbędną. W latach 2002-2015 przekazano jednostkom samorządu terytorialnego 1,8 tys. km linii kolejowych i 263 dworce kolejowe (Podsumowanie I półrocza 2015). Część tej infrastruktury była dalej wykorzystywana do obsługi przewozów kolejowych, a część zmieniła funkcje. Spośród dworców przejętych przez samorządy do końca 2016 r., 48 dalej służyło obsłudze

pasażerów. Zlokalizowane były one w 12 województwach: po 7 w kujawsko-pomorskim, wielkopolskim i mazowieckim; 5 w dolnośląskim; po 4 w pomorskim i śląskim; po 3 w podlaskim, warmińsko-mazurskim i opolskim; po 2 w łódzkim i zachodniopomorskim oraz 1 w lubuskim (ryc. 4) (Informacja o godzinach... 31.12.2016).

Ze względu na wielkość obsługiwanego potoku pasażerskich i znaczenie w zakresie skomunikowania wyodrębniono 83 dworce o znaczeniu strategicznym. Znajdowały się one przede wszystkim w dużych miastach i na stacjach węzłowych. Aż 10 z nich było w Warszawie, gdzie oprócz obiektów na głównych stacjach zaliczono do tej grupy wszystkie przystanki na linii średnicowej pomiędzy Warszawą Zachodnią a Wschodnią (Dz.U. 2012 poz. 1151).

Do stycznia 2011 r. dworcami strategicznymi zarządzał PKP S.A. Oddział Dworce Kolejowe, zaś pozostałymi dworcami Oddział Gospodarowania Nieruchomościami. W 2010 r. powołano spółkę Dworzec Polski S.A., która miała zarządzać infrastrukturą dworcową. Przejęła ona kilkadziesiąt dworców sklasyfikowanych jako strategiczne i poddanych remontom lub modernizacji. Planowano, że docelowo będzie ona zarządzać również peronami, co było niezgodne z obowiązującym prawem (*Raport w sprawie...* 2011). Jej działalność miała być finansowana z tzw. opłaty dworcowej, która jednak nie została wprowadzona i w 2012 r. postawiono tą spółkę w stan likwidacji (Likwidują Dworzec Polski 2012).



Ryc. 4. Rozmieszczenie czynnych dworców kolejowych w Polsce – stan na 31.12.2016 r.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Dz.U. 2012 poz. 1151; Informacja o godzinach... 31.12.2016.

Przed 2015 r. obowiązywał podział stacji z dworcami na 4 kategorie na podstawie wielkości ruchu pasażerskiego wyrażonej w rocznej odprawie po-

dróżnych (tab. 5) (*Informacja o wynikach kontroli... 2008*).

Tab. 5. Kategoryzacja dworców kolejowych obowiązująca do 2015 r.

Kategoria	Roczna odprawa podróżnych	Liczba dworców w 2007 r.	
		ogółem	w tym strategiczne
A	powyżej 2 mln	15	15
B	od 1 do 2 mln	29	22
C	od 300 tys. do 1 mln	140	45
D	poniżej 300 tys.	950	1

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Informacja o wynikach kontroli... 2008*; *Raport w sprawie... 2011*.

W 2015 r. PKP S.A. wprowadziło podział dworców na 6 kategorii i ustaliło minimalny zakres usług, jakie mają być oferowane w obiektach poszczególnych kategorii (Podsumowanie I półrocza 2015). Nowa kategoryzacja została oparta na większej liczbie kryte-

riów niż poprzednia, uwzględniająca jedynie wielkość odprawy podróżnych. Skategoryzowano łącznie 582 dworce (tab. 6), co oznacza, że 40 dworców czynnych na początku 2017 r. nie zostało ujętych w tej kategoryzacji.

Tab. 6. Kategoryzacja dworców wprowadzona w 2015 r. przez PKP

Kategoria	Liczba	Rodzaj ruchu	Zakres usług komercyjnych
<b>Ogółem</b>	<b>582</b>		–
Premium	16	MKR	szeroki zakres usług komercyjnych, w tym: punkt wypożyczenia samochodu i przestrzeń do zabaw dla dzieci
Wojewódzki	15	MKR	podstawowe usługi
Aglomeracyjny	105	RA	b.d.
Regionalny	95	R	b.d.
Lokalny	336	R	minimalny standard usług zlokalizowanych na peronie stacji
Turystyczny	15	s	b.d.

M – międzynarodowy, K – międzyregionalny, R – regionalny, A – aglomeracyjny, s – sezonowy

Źródło: opracowanie własne na podstawie Podsumowanie I półrocza 2015.

## 7. Obsługa podróżnych na stacjach pasażerskich

Do podstawowych usług świadczonych na dworcach należą: poczekalnia, informacja kolejowa i kasa biletowa.

Poczekalnia znajdowała się we wszystkich otwartych dworcach kolejowych, jednak jej standard był różny. Często ograniczała się jedynie do kilku lub kilkunastu miejsc siedzących w holu dworca, rzadziej znajdowała się w wydzielonym do tego celu pomieszczeniu. Odgrywała ona największą rolę na stacjach węzłowych, gdzie często następowały przesiadki. Przestronne poczekalnie w wydzielonych pomieszczeniach funkcjonowały np. na dworcach: Wrocław Główny, Warszawa Centralna, Malbork i Przemyśl. Natomiast na niektórych ważnych stacjach poczekanie znajdowały się jedynie w holu dworca np. Poznań Główny, Katowice, Kraków Główny (dodatkowo pomieszczenia na peronach).

Informacja kolejowa najczęściej dostępna była wyłącznie w postaci plakatowego rozkładu jazdy. Punkty informacji kolejowej zostały w większości zlikwidowane po rozpowszechnieniu się internetu, w którym dostępny jest zarówno aktualny rozkład jazdy, jak i wyszukiwarka połączeń. Informację na temat oferty

poszczególnych przewoźników można było uzyskać w stałych centrach obsługi podróżnych funkcjonujących na największych dworcach. W szczytach przewozowych (długie weekendy i okres wakacyjny) na największych dworcach przewoźnicy – przede wszystkim PKP IC – uruchamiali dodatkowo tymczasowe stoiska z punktami informacyjnymi. W przyszłości PKP S.A. we współpracy z przewoźnikami kolejowymi planuje ponownie uruchomić stałe punkty informacji kolejowej w miejscu punktów InfoDworzec. Taki pilotażowy punkt informacji otwarto w nowej części dworca Poznań Główny (Informacja kolejowa... 2017).

Kasy biletowe czynne były tylko na niektórych dworcach, a ich godziny otwarcia były zróżnicowane. Obsługą kas zajmowali się poszczególni przewoźnicy kolejowi oraz podmioty prowadzące sprzedaż agencyjną. Dodatkowo na dużych stacjach, jako uzupełnienie kas, działały automaty biletowe. Według danych Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w 2012 r. funkcjonowało ogółem 929 punktów kasowych (Dz.U. 2012 poz. 1151). Z uwagi na dużą ilość podmiotów prowadzących kasy biletowe, podanie ich aktualnej liczby wymagałoby przeprowadzenia szczegółowych badań.

Na stacjach i dworcach obsługujących większe potoki ruchu funkcjonowały systemy dynamicznej

informacji pasażerskiej (SDIP). Wyróżniamy dwa takie systemy: głosowy (komunikaty megafonowe) i wizualny. Według stanu na koniec 2015 r. usługa informacji głosowej była świadczona na około 1300 stacjach i przystankach na sieci kolejowej PKP PLK, w tym na 270 wygłaszane były przy pomocy systemów automatycznych, a na pozostałych przez dyżurnego ruchu lub operatora. Natomiast systemy wizualnej informacji dynamicznej o ruchu pociągów zamontowane były na ponad 150 dworcach i przystankach, w tym na 74 były to systemy nowej generacji (*Raport roczny 2015*).

Standard usług świadczonych na poszczególnych dworcach był zróżnicowany. Wiele dworców zostało pozbawionych kas biletowych, a zakres obsługi podróżnych ograniczał się jedynie do poczekalni i tab-

licy informacyjnej zawierającej rozkład jazdy i informacje taryfowe przewoźników kolejowych. Brak czynnych dworców dotyczył również stacji w dużych miastach zlokalizowanych na liniach ze znacznym ruchem pociągów np. główna stacja w Dąbrowie Górniczej (ponad 120 tys. mieszkańców) – poczekalnia znajdowała się w pawilonie na peronie, a kasa w kontenerze przy dojściu do niego.

Widoczne było zróżnicowanie pod względem godzin otwarcia dworców na poszczególnych stacjach pasażerskich. Większość dworców czynna była codziennie, ale duża część z nich tylko w wybranych godzinach (tab. 7). Spośród dworców czynnych przez część dnia, 341 czynnych było w dni robocze ponad 10 godzin, a 324 z nich w podobnym wymiarze godzin czynnych było także w soboty.

Tab. 7. Dworce kolejowe pod względem godzin otwarcia w Polsce – stan na 31.12.2016 r.

Godziny otwarcia	Całodobowo	Wybrane godziny przez cały tydzień	Wybrane godziny tylko w dni robocze	Tylko w sezonie - wybrane godziny przez cały tydzień
Liczba dworców	255	336	28	3
Odsetek dworców	41,0	54,0	4,5	0,5

Źródło: opracowanie własne na podstawie Informacja o godzinach..., 31.12.2016.

Istotna była również kwestia zapewnienia bezpieczeństwa. Z uwagi na znaczną liczbę przebywających osób, dworce stanowiły miejsca aktywności złodziei oraz narażone były na ataki terrorystyczne. W celu zapewnienia bezpieczeństwa instalowano systemy monitoringu, a rejon dworców patrolowane były przez funkcjonariuszy służby ochrony kolei i policji lub pracowników ochrony. W Polsce w 2015 r. na 108 stacjach i przystankach zainstalowany był System Monitoringu Wizyjnego, w tym na 96 był on własnością PKP PLK (*Raport roczny 2015*).

Stan i zakres obsługi podróżnych oferowany na dworcach w Polsce w wielu przypadkach nie był zadowalający. W kontroli przeprowadzonej przez NIK w 2007 r. wskazano uchybienia na wielu dworcach, m.in.: niedostateczną czystość, brak lub zamknięte toalety, brak obsługi kasowej, liczne bariery architektoniczne utrudniające lub uniemożliwiające korzystanie z transportu kolejowego osobom niepełnosprawnym (*Informacja o wynikach...* 2008). Sytuacja ta w wyniku przeprowadzonych inwestycji od tego czasu uległa poprawie, jednak z obserwacji autora wynika, że poziom obsługi podróżnych i stan wielu stacji i dworców pozostaje niewystarczający. Dokładna ocena tego stanu wymagałaby przeprowadzenia badań terenowych. W informacjach publikowanych przez PKP S.A. i PKP PLK znajdowały się jedynie infor-

macje o godzinach otwarcia dworców i zakresie przeprowadzonych inwestycji.

## 8. Inwestycje w infrastrukturę dworcową i stacyjną

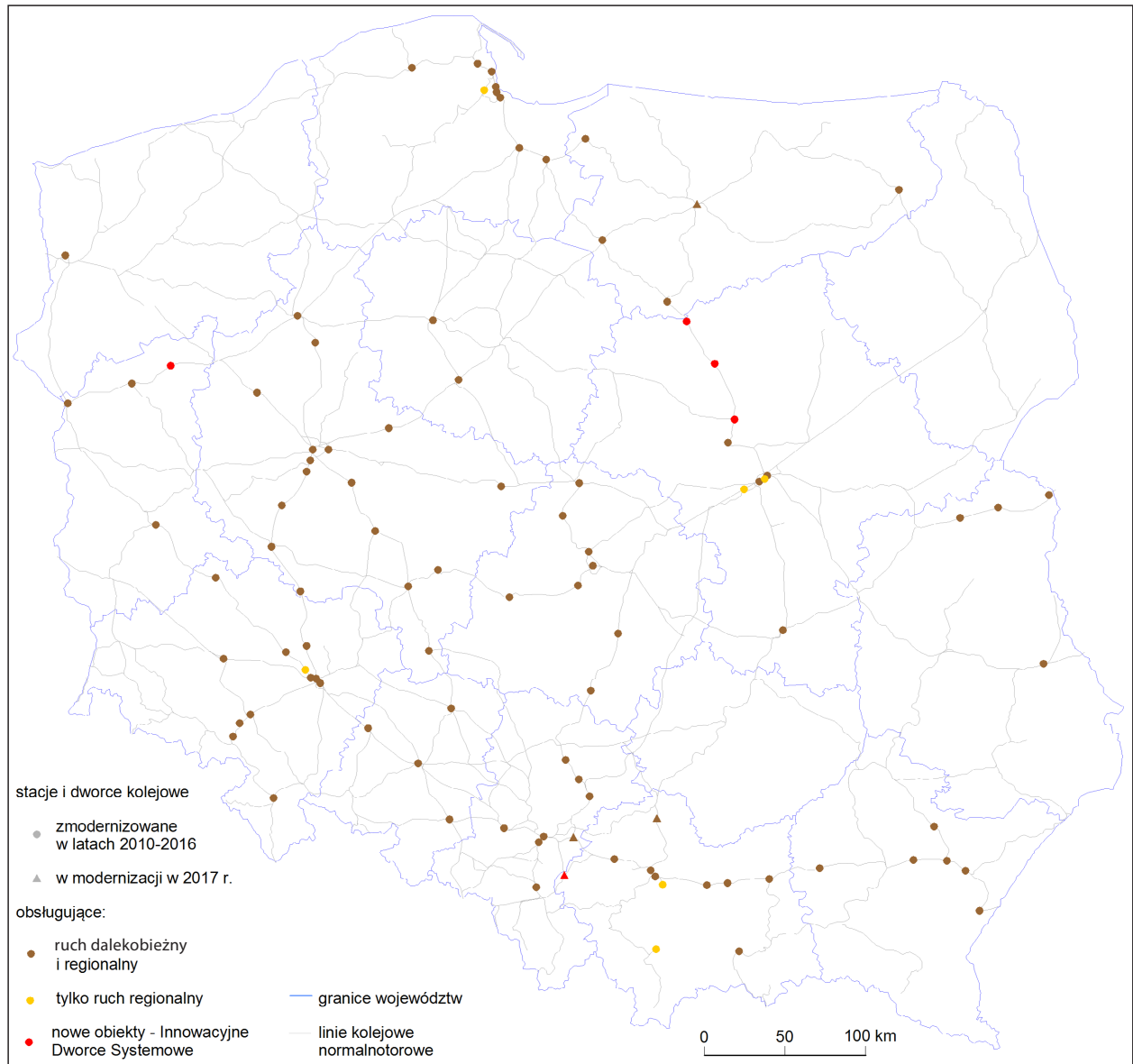
W latach 2010-2016 zmodernizowano 95 dworców (ryc. 5). Dodatkowo remontowano obiekty w ramach programu estetyzacji dworców – w latach 2014-2015 program ten objął 60 dworców (Podsumowanie I półrocza 2015). Część inwestycji modernizacyjnych było dofinansowanych ze środków UE, a część z budżetu państwa. Niektóre inwestycje realizowano we współpracy z samorządem, dotyczyło to szczególnie sytuacji, gdy gminy przejmowały obiekt lub jego część od PKP. Realizowane były również projekty deweloperskie w formie partnerstwa publiczno-prywatnego PKP S.A. z inwestorem komercyjnym. W formule deweloperskiej powstały nowe obiekty obejmujące galerie handlowe połączone z dworcami kolejowymi: Galeria Katowicka, Poznań City Center (obecnie Avenida), Sopot Centrum. Zakres poszczególnych inwestycji był różny. Część z nich obejmowała cały teren stacji, a część jedynie budynki dworcowe.

W 2015 r. rozpoczęto program budowy nowych budynków dworcowych według koncepcji Innowa-

cyjnych Dworców Systemowych (IDS). IDS przeznaczone były dla stacji w mniejszych miastach. Budowano je na miejscu starych dworców powstałych w okresie PRL-u, których modernizacja okazała się nieopłacalna ze względu na brak zainteresowania wykorzystaniem powierzchni przez potencjalnych użytkowników komercyjnych lub samorządowych.

Obiekty IDS były energooszczędne i znacznie mniejsze niż wcześniej istniejące w tym miejscu dworce. Do końca 2016 r. powstało ich 4 (Nasielsk, Mława, Ciechanów i Strzelce Krajeńskie Wschodnie (*Kolejowe klony...*)).

Do 2023 r. PKP planuje modernizację kolejnych 464 dworców (Urbanowicz 2016a).



Ryc. 5. Rozmieszczenie dworców nowo wybudowanych, zmodernizowanych i w trakcie modernizacji w Polsce – stan na styczeń 2017 r.

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

Przy okazji modernizacji dworców instalowano nowe systemy informacji pasażerskiej (SDIP). W latach 2010-2015 zamontowano je na 72 stacjach i przystankach (*Raport roczny 2015*). Jednocześnie wyburzano niepotrzebne obiekty. Dworce przeznaczone do likwidacji znajdowały się najczęściej w bardzo złym

stanie technicznym i nie było perspektywy na ich zagospodarowanie (Urbanowicz 2016b).

Na liniach kolejowych w obrębie dużych aglomeracji w latach 2010-2016 zbudowano 48 nowych przystanków osobowych w 22 miastach i gminach wiejskich – najwięcej w Gdańsku, Krakowie i Warszawie (tab. 8).

Tab. 8. Nowe przystanki osobowe wybudowane w latach 2010-2016 w Polsce

Miejscowość	Liczba obiektów	Nr linii	Nazwy przystanków
<b>Razem</b>	<b>48</b>	-	-
Żukowo	1	201	Żukowo
Gdańsk	9	248	Gdańsk Strzyża, Gdańsk Niedźwiednik, Gdańsk Brętowo, Gdańsk Jasień, Gdańsk Kiełpiniek, Gdańsk Matarnia, Gdańsk Port Lotniczy, Gdańsk Rębiechowo <sup>a</sup>
		250	Gdańsk Śródmieście
Kraków	6	94	Kraków Sanktuarium
		118	Kraków Młynówka, Kraków Zakliki, Kraków Olszanica, Kraków Lotnisko <sup>b</sup>
		133	Kraków Business Park
Wieliczka	1	109	Wieliczka Bogucice
Warszawa	4	21	Warszawa Zacisze-Wilno
		440	Warszawa Lotnisko Chopina
		447	Warszawa Ursus Niedźwiadek
		449	Warszawa Mokry Ług
Łódź	3	15	Łódź Radogoszcz Zachodni
		16	Łódź Marysin
		25	Łódź Pabianicka
Tychy	3	179	Tychy Aleja Bielska, Tychy Grota-Roweckiego, Tychy Lodowisko
Wrocław	2	273	Wrocław Stadion, Wrocław Grabiszyn
Czerwonak	1	354	Czerwonak Osiedle
Murowana Goślina	1		Zielone Wzgórze
gm. Murowana Goślina	1		Łopuchowo Osiedle
gm. Zgierz	1	14	Glinnik Wieś
Domaniewice	1		Domaniewice Centrum
Zamość	2	72	Zamość Wschód, Zamość Starówka
gm. Zamość	1		Mokre
Świdnik	1	581	Lublin Lotnisko
Lublin	2	30	Lublin Zadębie, Lublin Ponikwoda
Niemce	1		Niemce
Lubartów	2		Lubartów Lipowa, Lubartów Słowackiego
gm. Niedźwiada	2		Pałecznicza, Zabiele
Parczew	1		Parczew Kolejowa
gm. Nowa Dęba	1		71
Goleniów	1	434	Port Lotniczy Szczecin-Goleniów
Kołobrzeg	1	402	Kołobrzeg Stadion

<sup>a</sup> ze względu na rozgałęzienie linii i dodatkowy tor umożliwiający odstawianie składów posterunek ten uznawany jest za stację,<sup>b</sup> przystanek zastąpił funkcjonujący wcześniej przystanek Kraków Balice.

Nowo wybudowane przystanki nie posiadały dworców. Służyły do obsługi ruchu aglomeracyjnego i regionalnego. W przypadku 4 z nich kończyły one linie prowadzące do portów lotniczych (Warszawa Lotnisko Chopina, Kraków Lotnisko, Lublin Port Lotniczy, Goleniów Port Lotniczy Szczecin). Natomiast najwięcej – 8 powstało na wybudowanej w 2015 r. linii 248 (PKM) w Trójmieście. Linia PKM obsługiwała również port lotniczy.

W 2017 r. planowano otwarcie kolejnych 3 przystanków, w tym 2 w Gdyni na linii 201 w ramach PKM, w Suchoj Beskidzkiej na nowej łącznicy pomiędzy liniami 97 i 98 oraz w Gorzowie Wielkopolskim na linii 203.

Rewitalizacja kolejnych linii kolejowych będzie się wiązać ze zwiększeniem liczby czynnych stacji pasażerskich, np. planowana rewitalizacja i reaktywacja przewozów na linii Szczecin – Police spowoduje ponowne otwarcie 11 stacji pasażerskich tylko na terenie miasta Szczecina (*Studium wykonalności...* 2015).

## 9. Podsumowanie

W Polsce w drugiej dekadzie XXI wieku czynnych było około 2,5 tys. stacji pasażerskich. W 2010 r. czynne dworce posiadała 1/3 stacji, zaś w 2016 r. tylko 1/4.

Dworce zlokalizowane były zarówno na stacjach, jak i przystankach osobowych. Jednostki samorządu terytorialnego przejęły ponad 250 obiektów, z których prawie 50 dalej pełniło funkcje obsługi podróżnych. Ponadto kilkanaście dworców należało do kolei aglomeracyjnych PKP SKM w Trójmieście i WKD. Średnia gęstość stacji pasażerskich w Polsce wynosiła 0,80 stacji na 100 km<sup>2</sup> i 0,65 na 10 tys. mieszkańców. Stacje pasażerskie czynne w rozkładzie jazdy 2016/2017 znajdowały się w 2063 miejscowościach, w tym w 163 zlokalizowanych było więcej niż jedna.

Ogółem w Polsce nie nastąpiła znacząca zmiana liczby czynnych stacji w stosunku do 2010 r., jednak w poszczególnych województwach uwidoczniły się duże różnice. W latach 2010-2016 zachodziło jednocześnie kilka procesów: zamykania stacji pasażerskich, ograniczania ich obsługi do ruchu weekendowego lub sezonowego, otwieranie wcześniej zamkniętych i nowych stacji pasażerskich. Zakres obsługi podróżnych na wielu dworcach był ograniczony do poczekalni. Dokładna ocena zakresu świadczonych usług i poziomu utrzymania poszczególnych dworców i stacji wymagałaby przeprowadzenia badań terenowych.

W wyniku inwestycji infrastrukturalnych w badanym okresie przybyło około 50 nowych przystanków osobowych na liniach w obrębie aglomeracji miejskich: Gdańska, Krakowa, Warszawy, Łodzi, Poznania, Wrocławia i Lublina. Około 100 dworców zostało zmo-

dernizowanych, rozpoczęto również program zastępowania budynków dworcowych o niskich walorach użytkowych i architektonicznych nowymi obiektami – tzw. Innowacyjnymi Dworcami Systemowymi. Stagnacja w zakresie wykorzystania stacji i brak inwestycji w infrastrukturę obserwowane były w województwach świętokrzyskim i podlaskim. Charakteryzowały się one również utrzymującą się stosunkowo niską gęstością czynnych linii w ruchu pasażerskim i co za tym idzie stacji pasażerskich. Otwieranie nowych przystanków w obrębie aglomeracji lokalizowanych w sąsiedztwie terenów mieszkaniowych powoduje zwiększenie dostępu do kolei i wpływa na poprawę wykorzystania tego środka transportu w przewozach aglomeracyjnych

Do 2023 r. planowana jest modernizacja ponad 450 dworców, choć patrząc na liczbę projektów w tym zakresie zrealizowanych w ostatnich 7 latach, plany PKP wydają się zbyt ambitne. Rewitalizowane mają być kolejne linie o znaczeniu metropolitalnym, m.in. w rejonie Szczecina i Trójmiasta. Jednocześnie można przypuszczać, że nadal zachodzić będzie proces zamykania linii i ograniczania pasażerskiego ruchu kolejowego poza obszarami metropolitalnymi. Dobrym pomysłem są plany przywrócenia punktów informacji kolejowej, w których pasażer mógłby uzyskać szczegółowe informacje na temat oferty wszystkich przewoźników. Podział infrastruktury stacji kolejowych na budynki dworcowe zarządzane w większości przypadków przez PKP S.A. oraz perony i dojścia do nich zarządzane przez PKP PLK powodował niekiedy trudności w synchronizacji inwestycji i utrzymaniu jednolitego standardu w obu częściach stacji.

## Piśmiennictwo

- Bocheński T., 2011, Pasażerskie połączenia kolejowe w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, tom XVIII, FOSZE, Warszawa-Rzeszów, s. 15-25.
- Bocheński T., 2016, Dostęp wybranych miast w Polsce do kolei, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (4), s. 62-71.
- Bogdaniuk B., 2006, Integracyjna rola dworców kolejowych w obsłudze transportowej miast i regionów [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty nr 8, Urbanista, Warszawa, s. 67-74.
- Chełmecki W., 1997, *Stacje kolejowe cz. 1.*, Politechnika Krakowska, Kraków.
- Chełmecki W., 2001, *Stacje kolejowe cz. 11.*, Politechnika Krakowska, Kraków.
- Coticelli E., Tondelli S., 2013, Railway stations between infrastructural complexity and architectural form, *Structures and Architecture: Concepts, Applications and Challenges*, ICSA 2013, s. 751-756.

- Dragan W., 2016, Wpływ lokalizacji dworca kolejowego na kształtowanie się przestrzeni miejskiej wybranych miast lokacyjnych Górnego Śląska [w:] S. Sitek, *Stare i nowe problemy badawcze w geografii społeczno-ekonomicznej*, z. 7, PTG oddział Katowicki, Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, Sosnowiec, s. 145-156.
- Informacja o godzinach otwarcia czynnych dworców kolejowych – stan na 31.12.2016, PKP S.A., <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> [01.02.2017]
- Informacja o wynikach kontroli stanu technicznego i przygotowania kolejowych obiektów dworcowych do obsługi pasażerów, 2008, Najwyższa Izba Kontroli, Warszawa.
- Kosmowski P., 2016, Wyposażenie w usługi wybranych zrewitalizowanych dworców kolejowych w Polsce i ich otoczenia, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 19 (2), s. 44-55.
- Kruszyna M., 2012, Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności, *Przegląd Komunikacyjny*, 10/2012, Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji RP, s. 34-37.
- Lijewski T., 1995, *Ekspancja i regres przestrzenny kolei w Polsce w okresie 150 lat jej istnienia*, Problemy Ekonomiki Transportu, 2 (90), s. 37-45.
- Lijewski T., 1996, *Koleje Polskie po 150 latach*, Geografia w szkole, 49, s. 3-11.
- Lijewski T., 2003, Zabytki kolejowe w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 9, Warszawa-Rzeszów, s. 49-71.
- Lijewski T., Sujko E.S., 2001, Regres przestrzenny sieci kolejowej w Polsce, *Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG*, 7, Warszawa-Rzeszów, s. 133-148.
- Likwidują Dworzec Polski, Rynek Kolejowy 12.09.2012, <http://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/likwiduja-dworzec-polski-38630.html> [01.02.2017]
- Mapa linii kolejowych w Polsce, 17.06.2015, Biuro Nieruchomości i Geodezji Kolejowej PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Warszawa, <http://www.plk-sa.pl> [01.10.2016]
- Petrović M., Jenić V., Kaužljar D., 2010, The role of railway stations in increasing transport demand, *WIT Transactions on the Built Environment*, Volume 111, Urban Transport XVI, s. 249-260.
- Pięt A., 2014, Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu, *Architecturae et Artibus*, Vol. 6, 3, s. 45-53.
- Podsumowanie I półrocza 2015, PKP S.A. Pion Nieruchomości, <http://pkpsa.pl/dla-mediow/komunikaty-prasowe/nieruchomosci/Pion-Nieruchomosci-podsumowanie-I-polroczna-2015.pdf> [03.02.2017]
- Poliński J., 2016, Dworce we współczesnym transporcie kolejowym, *Prace Instytutu Kolejnictwa*, z. 150, Warszawa, s. 51-58.
- Powierzchnia i ludność w przekroju terytorialnym w 2015 r.*, 2016, GUS, Warszawa.
- Raport roczny 2015*, 2016, PKP Polskie Linie Kolejowe, Warszawa.
- Raport w sprawie rewitalizacji dworców kolejowych*, 2011, Forum Kolejowego Railway Business Forum, Warszawa.
- Romanowicz A., 1970, *Dworce i przystanki kolejowe*, Wydawnictwo Arkady, Warszawa.
- Studium wykonalności „Szczecińska Kolej Metropolitalna”. ETAP II Analizy ruchowo-marketingowe opcji modernizacyjnych*, 2015, TRAKO Wierzbicki i wspólnicy S.J., Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczpospolitej Oddział w Szczecinie, DS. Consulting Sp. z o.o., Szczecin.
- Taylor Z., 2003, Sytuacja kolei a zamknięcia linii kolejowych w Polsce [w:] R. Domański (red.), *Nowe kierunki badawcze w regionalistyce. Nowe doświadczenia polityki regionalnej*, Biuletyn KPZK PAN, 204, s. 105-123.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*. Monografie 7, PAN IGIPIZ, Warszawa.
- Urbanowicz W., 2016a, PKP planują inwestycje na 464 dworcach do 2023 r., *Transport Publiczny* 13.06.2016, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-chca-wyremontowac-464-dworcow-do-2023-r-52229.html> [03.02.2017]
- Urbanowicz W., 2016b, Kilkadziesiąt dworców do zburzenia, *Transport Publiczny* 06.04.2016, <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/kilkadziesiat-dworcow-do-zburzenia-sprawdz-czy-twoj-51746.html> [03.02.2017]
- Wojtkiewicz S., 2016, Transport kolejowy w obsłudze przewoźników pasażerskich pomiędzy miastami w województwie zachodniopomorskim. Praca magisterska, Wydział Nauk o Ziemi, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin.
- Załuski D. (red.), 2006, *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, nr 8, Urbanista, Warszawa.
- Zemp S., Stauffacher M., Lang D.J., Scholz R.W., 2011, Generic functions of railway stations – A conceptual basis for the development of common system understanding and assessment criteria, *Transport Policy*, 18 (2), s. 446-455.

## Akty prawne

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego, Dz.U. UE L 343/32, 12.
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 9 października 2012 r. w sprawie planu zrównoważonego rozwoju publicznego transportu zbiorowego w zakresie sieci komunikacyjnej w międzywojewódzkich i międzynarodowych przewozach pasażerskich w transporcie kolejowym, Dz.U. 2012 poz. 1151.
- Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 11 lutego 2000 r. w sprawie szczegółowych zasad i warunków prowadzenia ruchu na liniach kolejowych, Dz.U. 2000 nr 34 poz. 400.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, Dz.U. 2005 nr 172 poz. 1444



Ustawa z dnia 16 listopada 2016 r. o zmianie ustawy o transporcie kolejowym oraz niektórych innych ustaw, Dz.U. 2016 nr 0 poz. 1923.

Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, Dz.U. 2003 Nr 86 poz. 789 tekst jednolity.

Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, Dz.U. 2000 nr 84 poz. 948.

## Źródła internetowe

Dworzec Polski, 2010, PKP S.A., [http://www.siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/dworce/dw\\_centralny/DWORZEC%20POLSKI%202010\\_1.pdf](http://www.siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/dworce/dw_centralny/DWORZEC%20POLSKI%202010_1.pdf) [04.02.2017]

Informacja kolejowa na dworcu Poznań Główny, Aktualności 11.01.2017, <http://www.rozklad-pkp.pl/pl/news/show/informacja-kolejowa-paznan> [12.04.2017]

Nasze dworce, PKP PLK, <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> [01.02.2017]

Rozkład jazdy PKP, <http://old.rozklad-pkp.pl> [08.02.2017]

*Kolejowe klony, czyli nowe Innowacyjne Dworce Systemowe (IDS)*, <https://archirama.muratorplus.pl> [01.03.2017]

Dolnośląska Służba Dróg i Kolei we Wrocławiu, <http://dsdik.wroc.pl/koleje/cennik.html> [01.03.2017]

PKP Szybka Kolej w Trójmieście, <https://www.skm.pkp.pl/> [08.02.2017]

Pomorska Kolej Metropolitalna, <http://www.pkm-sa.pl/> [08.02.2017]

Stowarzyszenie Kolejowych Przewozów Lokalnych, <http://shortlines.pl/> [08.02.2017]