

MODERNIZACJA ZABYTKOWYCH POLSKICH DWORCÓW KOLEJOWYCH Z OKRESU DWUDZIESTOLECIA MIĘDZYWOJENNEGO

JAKUB KRZYCZKOWSKI

STRESZCZENIE

W artykule został opisany proces przekształceń zabytkowych dworców kolejowych związanych z ich modernizacją i adaptacją do nowych funkcji w świetle uwarunkowań prawnych, projektowych i realizacyjnych. Problematykę przedstawiono na przykładzie badanych obiektów powstałych w okresie międzywojennym na terenie II Rzeczypospolitej i zmodernizowanych po roku 2006. Zauważalny jest brak istotnych elementów procesu projektowego i wykonawczego takich, jak identyfikacja i ocena wartości zabytkowych, badanie historii i specyfiki obiektu oraz dokumentacja wprowadzanych zmian. Nie istnieje

także koncepcja zarządzania zabytkowymi obiektami kolejowymi. W rezultacie wiele z wyremontowanych obiektów traci swój unikatowy charakter, atrybuty zabytkowej wartości, a także pierwotne funkcje. Wprowadzenie nowych funkcji sprawia zarządcom trudności, przez co niektóre dworce pozostają niezagospodarowane.

Słowa kluczowe: dworce kolejowe, modernizacja, adaptacja, ochrona zabytków, wartości zabytkowe, okres międzywojenny, zmiana funkcji

MODERNIZATION OF HISTORIC POLISH RAILWAY STATION BUILDINGS FROM THE INTERWAR PERIOD

ABSTRACT

The article describes the process of transformation of historic railway stations for the modernization and adaptation to new functions in the light of legal, design and realization issues. Problems are presented on the example of studied objects – stations created in the interwar period in Poland and modernized after 2006. The study showed lack of significant elements in the design and the executive processes, such as the identification and evaluation of historic values, study of history and character of the object and documentation of changes. There is also

no concept of managing historic station buildings. As a result, many of the renovated objects will lose its unique character, the attributes of historic value and original function. The introduction of new functions seems problematic for managers, what makes some stations remain unoccupied.

Key words: railway stations, modernization, adaptation, protection of historic buildings, historic values, interwar period, function change

Jedną z największych korzyści przystąpienia Polski do Unii Europejskiej było uzyskanie dostępu do nowych źródeł finansowania inwestycji. Od 2004 roku istotne inwestycje infrastrukturalne z sektora transportu oraz ochrony środowiska są dofinanso-

wane z Funduszu Spójności¹. Jednym z największych beneficjentów tych środków są Polskie Koleje Państwowe (PKP), które uzyskane dotacje przeznaczają między innymi na remonty dworców kolejowych.

¹ Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”.

Na stronie internetowej² PKP SA prezentują efekty modernizacji dworców przeprowadzonych po 2004 roku. Większość z nich to obiekty historyczne, powstałe przed 1945 rokiem. W prezentacjach obejrzyć można zdjęcia efektownie oświetlonych budynków wraz z komentarzem o celach prac modernizacyjnych i restauracyjnych – podnoszeniu poziomu estetyki i jakości usług. Przeglądając publikacje prasowe dotyczące wyremontowanych dworców możemy jednak natknąć się na komentarze wytykające PKP podstawowy problem – zanik funkcji obiektów. Bardzo często zdarza się, że po zakończeniu prac do zabytkowego budynku nie powracają towarzyszące usługi, ale też podstawowe funkcje tj. kasy biletowe i poczekalnie. W prasie opisano kilka obiektów, które po remoncie nie zostały ponownie otwarte³, jednak skalę problemu można zaobserwować analizując dane prezentowane w części zatytułowanej „Nieruchomości – sprzedaż lub wynajem”.⁴ Prawie na każdym zmodernizowanym dworcu znajdują się niewykorzystywane pomieszczenia, w części jest to nawet całość powierzchni użytkowej obiektu. Problemem jest prowadzenie działalności w budynku dworcowym, ze względu na jego lokalizację i specyfikę układu funkcjonalnego. Dzieje się tak pomimo przystosowania obiektu do współczesnych wymagań technicznych i użytkowych. Ponowne zagospodarowanie dworca lub wprowadzenie nowych funkcji stanowi jednak tylko część problemu. Rządziej poruszonym na forum publicznym zagadnieniem jest charakter przekształceń i efekt modernizacji zabytkowych dworców w kontekście teorii konserwatorskiej. W przypadkach obiektów objętych ochroną prawną jest to zazwyczaj restauracja przywracająca historyczną formę budynku. Zdarzają się jednak przypadki, w których działania projektantów przesuwają się poza dopuszczaną w Karcie Weneckiej

granice w stronę renowacji i niepopartej źródłami kreacji pseudohistorycznej. Przekształcenia obiektów w Kole i Łęczycy są przykładami, w których dość swobodnie potraktowano formę dachów, detal i kolorystykę obiektu (il. 1–4). Choć są to rezultaty akceptowane często przez służby konserwatorskie, to w efekcie następuje utrata części wartości zabytkowych niezdefiniowanych na etapie prac przedprojektowych.

Zarówno PKP, jak i administracja państwowa mają świadomość tego problemu. W październiku 2015 roku odbyła się konferencja „Planowanie przestrzenne na terenach kolejowych”.⁵ Przedstawiono na niej współczesną problematykę modernizacji obiektów kolejowych – rolę właściwego planowania przestrzennego obszarów kolejowych, planowania funkcjonalnego, rolę samorządów w procesie modernizacji oraz przykłady realizacji. W prezentacjach pominięto jednak temat obiektów zabytkowych, pomimo ich znaczącej liczby. Współpraca ze służbami konserwatorskimi przedstawia się jako jeden z etapów procesu inwestycyjnego, nie mający znaczącego wpływu na opisywane analizy planistyczne i funkcjonalne.

Pomiędzy 1945 a 2005 rokiem, ze względów finansowych, PKP unikały przeprowadzania kosztownych prac remontowych. Głównym powodem zaniechań był aspekt finansowy. Dopiero w 2010 roku prowadzona przez 20 lat restrukturyzacja przedsiębiorstwa, przy wsparciu funduszy unijnych, przyniosła efekt w postaci uzyskania zysków.⁶ Wcześniej do przeprowadzenia generalnego remontu i działań konserwatorskich przystępowano w chwili, gdy stan techniczny budynku był bardzo zły, wydarzyła się katastrofa budowlana lub został wydany przez konserwatora nakaz przeprowadzenia prac zabezpieczających budynek. Skutkiem długo-

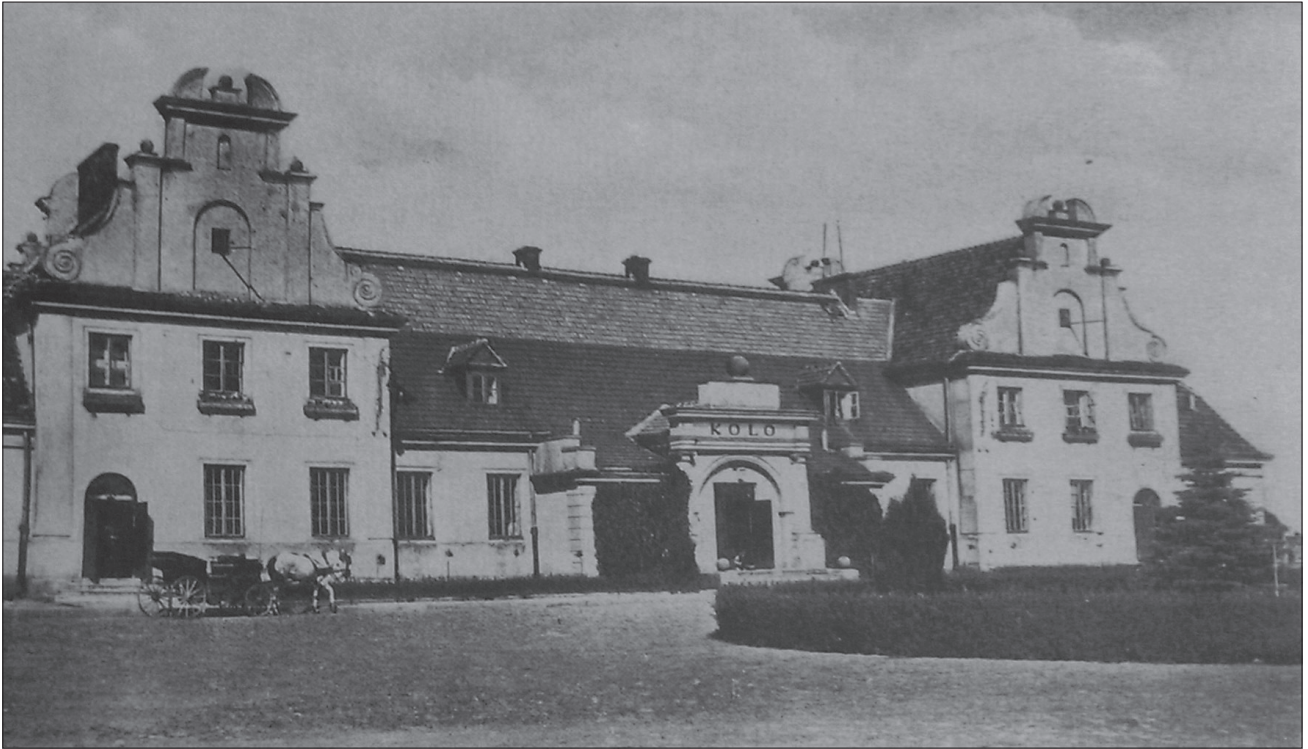
² PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [dostęp: 05.2016].

³ Są to na przykład obiekty w Zgierzu, Psim Polu, Luboniu. Źródła: *Włoszczowa – wyremontowany dworzec zamknięty od lat*, [w:] „Rynek infrastruktury”: <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/wloszczowa-wyremontowany-dworzec-zamkniety-od-lat-47867.html> [dostęp: 05.2016]; *Wyremontowali dworzec by stał zamknięty*, [w:] „Gazeta Wyborcza”: http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,13585998,Psie_Pole__Wyremontowali_dworzec_by_stal_zamkniety.html [dostęp: 05.2016]; *Wyremontowany dworzec w Luboniu stoi pusty*, [w:] „Głos Wielkopolski”: <http://www.gloswielkopolski.pl/artukul/686991,wyremontowany-dworzec-kolejowy-w-luboniu-stoi-pusty-na-co-komu-ten-budynek,id,t.html> [dostęp: 05.2016].

⁴ PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [dostęp: 05.2016].

⁵ Konferencja zorganizowana przez PKP SA i Ministerstwo Rozwoju 13 października 2015 r. w Warszawie.

⁶ Obecnie zysk całej grupy wynosi około 200 mln zł rocznie, przy obrotach sięgających 200 mld zł, podczas gdy 2003 rok PKP zakończyło ze stratą ponad 2 mld złotych, w 2006 strata wynosiła ok. 118 mln zł. Źródło: raporty roczne PKP SA dostępne na stronie internetowej grupy: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [dostęp: 05.2016].



1. Dworzec kolejowy w Kole, ok. 1940 r. Źródło: M. Kozajda, *Koło – stare widoki miasta*, Koło 1999, s. 55
1. Koło Railway Station, c. 1940. Source: M. Kozajda, *Koło – stare widoki miasta*, Koło 1999, p. 55



2. Dworzec kolejowy w Kole obecnie. Fot. autor, 2014
2. Koło Railway Station at present. Photo by author, 2014



3. Dworzec kolejowy w Łęczycy w trakcie budowy, ok. 1925 r. Fot. A. Konecki
3. Łęczycza Railway Station under construction, c. 1925. Photo by A. Konecki



4. Dworzec kolejowy w Łęczycy obecnie. Fot. autor, 2014
4. Łęczycza Railway Station at present. Photo by author, 2014

letniego niepodejmowania działań była pogarszająca się estetyka i funkcjonalność budynków oraz niechęć podróżnych do korzystania z zaniedbanych, brudnych, a czasem wręcz zdewastowanych pomieszczeń i przestrzeni. W ostatnich latach doszło do zmiany idei funkcjonowania budynku dworca. Historycznie jego podstawowe funkcje to zapewnienie podróżnym schronienia i informacji oraz obsługa w zakresie sprzedaży biletów, transportu i przechowania bagaży. Obecnie – ze względu na rewolucję informacyjną – funkcje te w znacznym stopniu zanikły, rezerwacja i sprzedaż biletów możliwa jest za pomocą Internetu. Zmianie uległ styl podróżowania. Dzięki dostępności programów agregujących informacje od różnych rodzajów przewoźników możliwa jest optymalizacja czasu podróży i wyeliminowanie konieczności oczekiwania na dworcu. Informatyzacja urządzeń sterowania ruchem i wprowadzenie automatów do sprzedaży biletów pozwoliły na zredukowanie liczby pracowników stacji do zera. Budynek dworca – przynajmniej w teorii – przestał być zatem potrzebny zarówno pasażerom, jak i zarządzającym PKP. Często jedynym argumentem przeciw jego likwidacji jest fakt objęcia go prawną ochroną konserwatorską.

Przy modernizacji zabytkowego dworca pojawia się zagadnienie skutecznej, zgodnej z wytycznymi konserwatorskimi adaptacji. Obecnie brak jest zdefiniowanych zasad i kryteriów waloryzacji obiektów zabytkowych. Dla obiektów zaliczających się do dziedzictwa techniki konieczna jest szersza analiza uwarunkowań funkcjonalnych, socjalnych i historycznych. Problem dziedzictwa techniki obejmującego między innymi środki transportu został wskazany w dokumencie „Filling the gaps” z 2004 roku⁷, odnoszącym się do pominiętych gałęzi światowego dziedzictwa chronionego przez UNESCO. W badaniu wartości zabytkowych obiektów kolejowych pomocne mogą być dokumenty opublikowane przez Międzynarodową Radę Ochrony Zabytków ICOMOS i Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego TICCIH. Są to między

innymi „Zasady Dublińskie”⁸ oraz „Karta Tagilska”⁹ wskazujące zasady postępowania przy przekształcaniu obiektów należących do dziedzictwa przemysłowego. W dokumentach tych podkreśla się szczególne wartości dziedzictwa przemysłowego dokumentującego ewolucję techniki oraz przemiany społeczne i socjalne społeczeństwa. Jako przedmiot dziedzictwa wymienia się obiekty budowlane i infrastrukturę wraz z urządzeniami. Zwrócono także uwagę na istotność badania i dokumentacji budynków, budowli i wyposażenia, także w zakresie ich funkcji i organizacji procesów w nich lub za ich pomocą zachodzących. Powtórzono także, za dokumentem z Nara z 1994 roku¹⁰, że autentyzm jest podstawową wartością kwalifikującą do uznania obiektu za element dziedzictwa kulturowego. Rozszerzono jednak pojęcie autentyzmu (poza materią) także na funkcję oraz organizację procesów. Za elementy dziedzictwa przemysłowego uznaje się w nich też obiekty mające związek z produkcją przemysłową takie, jak infrastrukturę przesyłania energii oraz transport dóbr.

Zachowane budynki dworcowe obrazują ewolucję technologiczną kolei oraz jej historię na przestrzeni ostatnich 100 lat. Pierwszy szczyt rozwoju kolejnictwa przypada na okres międzywojenny, kiedy powstała lub została przebudowana większość historycznych obiektów dworcowych. Pociągi były wtedy podstawowym środkiem masowego transportu lądowego. Dekoniunktura nadeszła wraz z końcem II wojny światowej – zniszczenia wojenne w połączeniu ze zwiększaniem się dostępności transportu samochodowego spowodowały, że liczba pasażerów zaczynała maleć i w związku z tym malały przychody przedsiębiorstw kolejowych. Problem ten dotyczył zwłaszcza państw zachodnich¹¹, gdzie upowszechniły się samochody osobowe. W powojennej Polsce transport kolejowy był promowany przez ówczesne władze, jednak na przeszkodzie rozwoju stały olbrzymie zniszczenia infrastruktury oraz rabunek taboru przez okupantów w trakcie wojny i przez Związek Radziecki w okresie powojennym.

⁷ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future*, Paryż 2004.

⁸ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – „The Dublin Principles”*, Paryż 2011.

⁹ Karta Tagilska – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

¹⁰ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994.

¹¹ Na przykład w Wielkiej Brytanii liczba przewiezionych pasażerów spadła z 1,3 mld w 1945 roku do 0,7 mld rocznie w latach 80. XX w. Źródło: *Billion Passenger Railway from 1830 to 2001*, The UK Office of Rail Regulation, 2002.



5. Dworzec kolejowy w Kole przed remontem, ul. Kolejowa 1. Fot. K. Torzecki, 2005
5. Kolo Railway Station before the renovation, 1 Kolejowa St. Photo by K. Torzecki, 2005

Sieci kolejowe ze względu na swoją rozległość wymagały także olbrzymich nakładów na utrzymanie. Oszczędności szukano między innymi w wydatkach na utrzymanie budynków stacyjnych. W krajach zachodnich proces ten miał miejsce w latach 50. i 60. XX wieku. W okresie PRL ze względów strategicznych priorytetem była sprawna infrastruktura – tory, trakcja, urządzenia sterowania ruchem oraz tabor. Budynki i budowle kolejowe modernizowane były znacznie rzadziej, podlegały jedynie doraźnej konserwacji. Z tego względu zachowały się instalowane w nich w różnym okresie urządzenia techniczne do obsługi pasażerów i sterowania ruchem. Na elewacjach i we wnętrzach można zobaczyć chaotyczny zbiór zegarów tablic informacyjnych, oświetlenia i nagłośnienia (il. 5). Przywołane wcześniej dokumenty doktrynalne wskazują na wagę zachowania integralności budynku i zainstalowanych w nim urządzeń, a także integralności funkcjonalnej¹² jako głównych nośników ich wartości. Wytyczne te są jednak stosowane w ograniczonym stopniu.

Wyzwaniem w procesie modernizacji i adaptacji budynku dworca kolejowego są współczesne wymagania dotyczące przepisów technicznych, potrzeb użytkownika, jak i zarządcy oraz skomplikowanego procesu przekształcania, obejmującego działania przedprojektowe, projektowe, budowlane i konserwatorskie. Problemem staje się nie tylko spełnienie stawianych wymagań, ale nawet ich identyfikacja. Współczesne standardy techniczne i ergonomiczne całkowicie różnią się od obowiązujących w XIX i początku XX wieku, kiedy zaprojektowano większość polskich dworców. Dzisiejszy użytkownik przyzwyczajony jest i wymaga podania czytelnych informacji, dostępnych na pierwszy rzut oka. Dlatego na nowoczesnych stacjach możemy zaobserwować dużą liczbę wielokierunkowych tablic i ekranów z kierunkiem dojścia, czasem odjazdu, przyjazdu, ewentualnymi dalszymi połączeniami. Oczywiście jest zapewnienie dostępności do transportu publicznego osobom niepełnosprawnym, a także spełnienie wymagań określonych w przepisach technicznych

¹² Karta Tagilska, op. cit.



6. Dworzec kolejowy w Kole, rampa dla niepełnosprawnych przed wejściem do budynku. Fot. autor, 2014
6. Koło Railway Station, disabled access ramp at the front entrance to the building. Photo by author, 2014

dotyczących funkcjonowania budynków. Choć prawo dopuszcza wyjątki w stosunku do obiektów zabytkowych (na przykład w warunkach technicznych¹³ budynki zabytkowe są zwolnione m.in. z konieczności zapewnienia oszczędności energetycznej) to wymagania, a także oczekiwania interesariuszy¹⁴ względem ostatecznego efektu modernizacji znacząco różnią się od siebie i często są ze sobą sprzeczne, nawet w obrębie jednej grupy zainteresowanych. Jako przykład można podać konflikt pomiędzy ochroną autentycznej tkanki budowlanej i formy architektonicznej a zwiększeniem dostępności budynku dla osób niepełnosprawnych. Działania te wymagają wprowadzenia nowych elementów budowlanych do wnętrza i otoczenia obiektu takich, jak pochylnie łączące różne poziomy, windy oraz np. rezygnację z progów. Wiąże się to z ingerencjami w zabytkową tkankę budowlaną – wykonaniem nowych otworów w ścianach i stropach oraz zmianami w ustroju konstrukcyjnym budynku. Przykładowo przy modernizacji budynku dworca

w Kole¹⁵ wprowadzenie wind w bocznych ryzalicytach łączących 3 kondygnacje było jednym z powodów całościowej wymiany zachowanych stropów drewnianych na żelbetowe. Cały front budynku zajęły pochylnie łączące parter z podjazdem (il. 6). Podobnie na dworcu w Rabce Zdroju¹⁶ wraz z dodaniem windy wymieniono stropy i zrezygnowano z drugiej klatki schodowej wprowadzając nowe połączenie na poziomie piętra w przestrzeni holu. Lokalni użytkownicy z jednej strony chwalą przystosowanie budynku do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się, z drugiej strony krytykują efekt wizualny i estetyczny.

W procesach modernizacji uczestniczą różne podmioty zainteresowane lub zobligowane prawnie do uczestnictwa. Przede wszystkim są to uczestnicy procesu budowlanego określani w ustawie Prawo Budowlane¹⁷ – właściciel, projektant, wykonawca oraz właściwe służby nadzoru budowlanego i konserwatorskiego. Jest to norma dla zabytkowych budynków. Jednak w przypadku dworca kolejowego

¹³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, Dz.U. nr 75, 2002, poz. 690.

¹⁴ Interesariusz – podmiot (osoba fizyczna lub prawna), który może wpływać na działania firmy lub instytucji oraz pozostaje pod wpływem efektów tych działań. *Słownik Języka Polskiego*, PWN, Warszawa 2012. W związku z tym są to osoby i pod-

mioty zainteresowane powodzeniem tychże działań i dopasowaniem rozwiązań do własnych potrzeb.

¹⁵ Zmodernizowany w 2012 r.

¹⁶ Prace konserwatorskie i budowlane zakończono na początku 2015 r.

¹⁷ Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo budowlane. Dz.U. nr 89, 1994, poz. 414.

wego liczba zaangażowanych i współpracujących ze sobą podmiotów jest większa. Z ramienia inwestora projekt przygotowywany jest przez struktury centralne (odpowiedzialne za eksploatację, inwestycje i komercjalizację nieruchomości kolejowych) oraz terenowe (OGN – Oddziały Gospodarowania Nieruchomościami, WTUN – Wydziały Technicznego Utrzymania Nieruchomości, a także osoby bezpośrednio nadzorujące działanie budynku – administratorów i zarządców). Ponadto zmiany w infrastrukturze każdorazowo muszą zostać skonsultowane, uzgodnione i zatwierdzone przez jednostki branżowe (m.in. odpowiedzialne za energię i informatyzację – PKP Energetyka, TK Telekom). Także skład zespołu określanego w prawie budowlanym jako „projektant” jest bardzo szeroki. Oprócz projektanta architektury i projektantów branżowych na rozwiązania projektowe wpływ mają specjaliści z zakresu konserwacji zabytków i rzeczoznawcy w zakresie budowlanym, konstrukcji, mykologii, a także wskazywani przez odpowiednie przepisy techniczne: rzeczoznawcy ds. pożarowych, BHP i sanitarnych. Ze względu na wymagania ustawy o zamówieniach publicznych¹⁸ program funkcjonalny budynku opracowuje oddzielny zespół¹⁹. Ze strony wykonawcy robót ekipa kierownika budowy także musi być bardziej rozbudowana m.in. o kierowników robót budowlanych specjalizujących się w konserwacji zabytków oraz konserwatorów odpowiedzialnych za detale i elementy wykończeniowe. Działania przy obiektach zabytkowych wymagają prowadzenia różnych skomplikowanych prac dodatkowych np. wprowadzania izolacji przeciwwodnych, wzmacniania fundamentów i elementów konstrukcyjnych, co wymaga od kierujących pracami szczególnych kwalifikacji. Należy zwrócić uwagę, że udziałem w procesie modernizacji dworca zainteresowani są także:

- lokalny samorząd (miasta, wsi, osiedla), któremu zależy na funkcjonowaniu budynku obsługi ruchu kolejowego oraz dla którego budynek dworca

jest istotnym elementem tkanki miejskiej lub krajobrazu i w związku z tym elementem promocji. Samorząd może być także zainteresowany wykorzystaniem wolnych przestrzeni w budynku – np. w Kole i Rabce Zdroju urządzono biblioteki miejskie;

- samorząd terytorialny na różnych szczeblach administracyjnych (najczęściej wojewódzki) – w zależności od sposobu funkcjonowania linii kolejowej, którą obsługuje dworzec – finansujący i organizujący połączenia kolejowe na podległym mu terenie;
- lokalni użytkownicy korzystający z połączeń kolejowych oraz funkcji towarzyszących budynku;
- lokalna społeczność, mająca odniesienia emocjonalne do obiektu;
- użytkownicy-najemcy prowadzący w pomieszczeniach budynku dworca usługi podstawowe (na zasadzie franczyzy) lub towarzyszące, zainteresowani dostosowaniem budynku do odpowiednich standardów;
- tzw. udziałowcy uprawnieni²⁰ np. miłośnicy kolei lub grupy rekonstrukcyjne organizujące przejazdy dawnych pociągów zgodnie z historycznymi realiami, dla których niezwykle istotne jest zachowanie wszelkich elementów świadczących o byłych kolejowych tradycjach, technice, technologii, sposobach zarządzania i kierowania ruchem;
- społeczność naukowa zajmująca się badaniami historii kolejnictwa, historii architektury i konserwacji zabytków.

Jednak zdanie wyżej wymienionych interesariuszy często jest pomijane, a zarządzający (kierownictwo PKP) nie jest zainteresowany prowadzeniem dialogu. Tymczasem na konieczność partycypacji społecznej w procesie konserwacji zabytku zwraca uwagę szereg dokumentów doktrynalnych wydanych przez UNESCO i ICOMOS – „Karta Waszyngtońska”²¹, „Karta z Burra”²², „dokument z Nara”²³, „Karta Tagilska”²⁴. Podkreślana jest w nich ko-

¹⁸ Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych, Dz.U. nr 19, 2004, poz. 177.

¹⁹ Opracowanie Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU) jest oddzielnym zamówieniem publicznym. Jednostki opracowujące dokumentację, która jest podstawą kolejnego przetargu są z niego automatycznie wyłączone.

²⁰ Gustavo Araoz używa tego określenia w odniesieniu do lokalnych społeczności realizujących swoje tradycje kulturalne oparte na danym zabytku. Por.: G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [w:] II Kongres Konserwatorów Polskich – tezy,

red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Kraków 2015.

²¹ ICOMOS, *Międzynarodowa Karta Ochrona Miast Historycznych*, Waszyngton 1987, art. 3.

²² Australia ICOMOS, *The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance*, Burra 1979, art. 12.

²³ ICOMOS, *The Nara document on Authenticity*, op. cit.

²⁴ „Karta Tagilska” op. cit., art. 4, pkt. VIII.

nieczność identyfikacji i zrozumienia znaczenia obiektu zabytkowego dla lokalnej społeczności, a także współodpowiedzialności tejże społeczności za zarządzanie zabytkiem.

Obecnie PKP SA zarządza około 2,5 tysiącami istniejących obiektów, z czego około 600 aktywnie obsługuje ruch pasażerski. Z porównania udostępnionej przez PKP listy dworców²⁵ z danymi opublikowanymi przez Narodowy Instytut Dziedzictwa²⁶ wynika, że ponad połowa budynków dworcowych powstała przed 1945 rokiem i jest w obszarze zainteresowania służb konserwatorskich. Około dwustu z nich jest chronionych wpisem do rejestru zabytków, wiele innych wpisano do gminnych ewidencji. Jest to więc dość duży zasób słabo rozpoznany pod względem konserwatorskim pomimo zainteresowania ze strony historyków architektury. Liczący około 1000 obiektów zbiór historycznych budynków dworcowych jest silnie zróżnicowany. Są to różnice wynikające między innymi z obowiązujących w momencie ich projektowania przepisów administracyjnych różnych krajów, jako że znajdujące się obecnie na terenie Polski dworce budowane były przez państwa zaborcze (Rosja, Austria, Niemcy) oraz po 1918 roku przez władze polskie. Projektantom przyświecały różne cele polityczne i strategiczne i im podporządkowane były rozwiązania architektoniczne i funkcjonalne (Rosja – transport militarny i przemysłowy, Niemcy – komunikacja osobowa i informacyjna/poczta, Austria – przemysł i turystyka, nadto wszystkie państwa zaborcze realizowały przez architekturę obiektów użyteczności publicznej swoją politykę kulturową, wprowadzając własną stylistykę narodową). Powstała po 1918 roku dyrekcja Polskich Kolei Państwowych postawiła sobie za cel połączenie i scalenie rozbitych układów komunikacyjnych odziedziczonych po zaborcach. W trakcie odbudowy ze zniszczeń spowodowanych I wojną światową prowadzono także politykę historyczną nadając nowym budynkom dworcowym formę w stylu narodowym, odwoływano się do hi-

storycznej stylistyki, w uznaniu ówczesnych projektantów architektury tradycyjnej dla Polskiej – stylistyki manierystycznej i barokowej²⁷. Jeszcze inne podejście prezentowali okupanci w trakcie II wojny światowej, budując i przebudowując infrastrukturę kolejową na potrzeby działań wojennych.

Problematyka konserwatorska związana z modernizacją i adaptacją dworców kolejowych została zilustrowana przykładami prac zrealizowanych w budynkach dworcowych w Modlinie, Radziwiłowie i Żyrardowie, Kole, Łęczycy, Białej Podlaskiej i Rabce Zdroju.²⁸ Wymienione dworce powstały na terenie Polski w latach 20. XX wieku i zostały zmodernizowane pomiędzy 2005 a 2015 rokiem. Projekty ich budowy powstały tuż po I wojnie światowej, pomiędzy rokiem 1919 a 1925 w biurach projektowych Okręgowych Dyrekcji Kolei Państwowych. Realizacja nastąpiła po przerwie spowodowanej wybuchem wojny polsko-radzieckiej w 1920 roku. Geneza ich powstania była dwojaka. Pierwszy typ wybudowano na istniejących stacjach kolejowych, w ramach odbudowy zniszczonej infrastruktury w trakcie wojny²⁹. Charakterystyczne dla tego typu jest powtarzanie wcześniejszego układu ścian i osi elewacyjnych, obrysu murów oraz rozmieszczenia otworów okiennych i drzwiowych na elewacji. W publikacji „Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych”³⁰ z 1928 roku nazwano to *budowaniem na starych murach*. Powodem takiego postępowania był brak funduszy. Prowadzono prace adaptując istniejące fragmenty budynków i nakładając nową szatę architektoniczną tak, jak miało to miejsce w przypadku Radziwiłowa, Żyrardowa i Białej Podlaskiej. Pawilonową, eklektyczną architekturę charakterystyczną dla zaboru rosyjskiego zastąpiono bryłą w stylu narodowym, nawiązując do formy dworu z wysokim spadzistym dachem, przejściem na osi i manierystycznymi, barokowymi lub klasycystycznymi detalami.

Inny typ obiektów prezentują dworce powstające na nowo projektowanych połączeniach m.in. linii

²⁵ Nasze dworce – strona internetowa PKP SA: <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> [dostęp 05.2016].

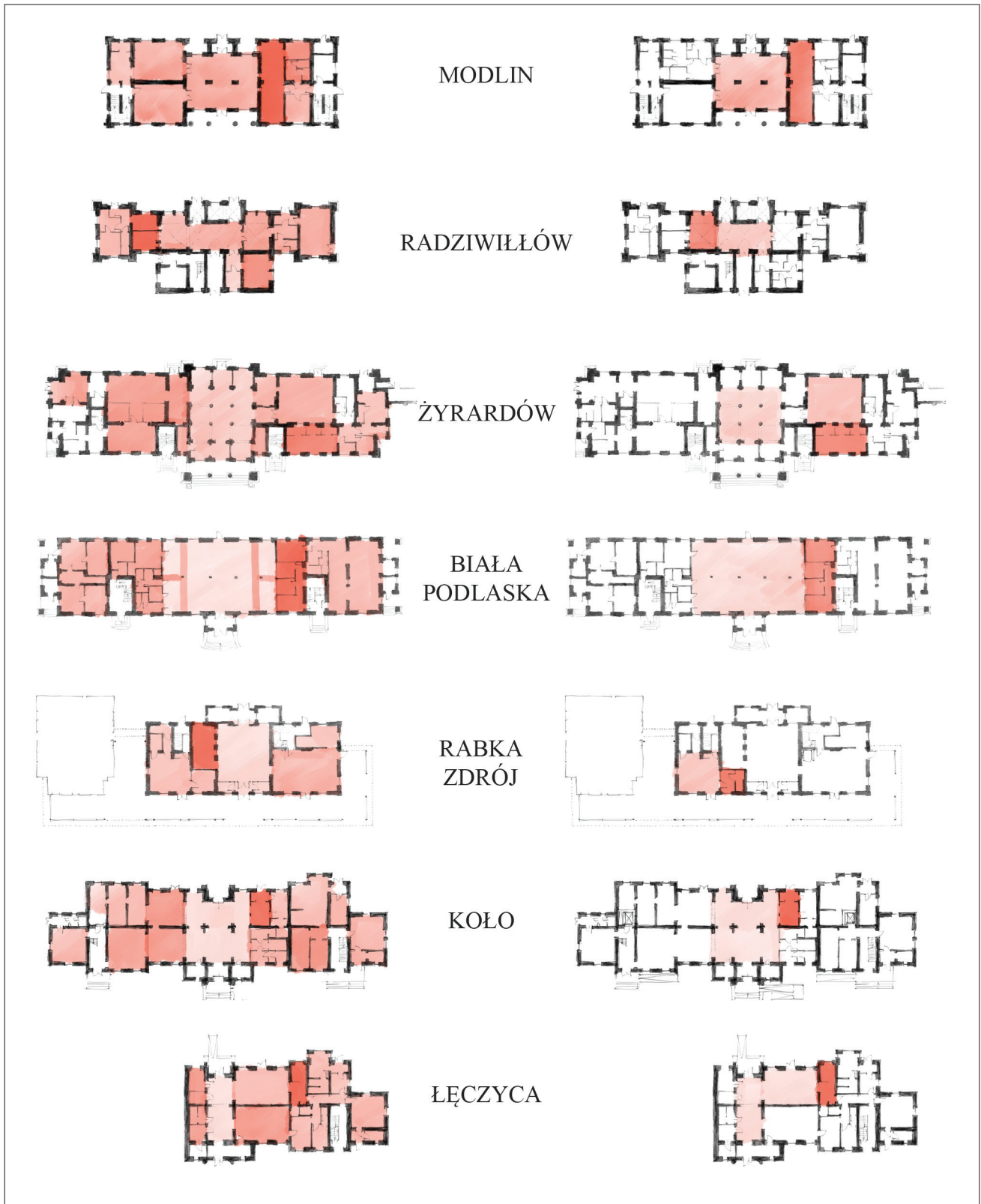
²⁶ Zestawienie zabytków nieruchomości, strona www NID: http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/ [dostęp: 05.2016].

²⁷ Por.: *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, wydano staraniem i nakładem Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1928, s. 85.

²⁸ Dokumentacja projektowa tych obiektów została autorowi udostępniona w ramach prowadzonych w 2014 roku badań: J. Krzyczkowski, „*Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*” (praca nr 504M/1010/913/14 wykonana w ramach grantu dziekańskiego), Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, 2015, mps w zbiorach WA PW.

²⁹ Modlin na linii kolei nadwiślańskiej, Radziwiłów i Żyrardów na linii warszawsko-wiedeńskiej, Biała Podlaska na linii warszawsko-terespolskiej.

³⁰ *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*, op. cit.



7. Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych: po lewej stan pierwotny, po prawej stan po modernizacji; kolorem czerwonym oznaczono zakres funkcji kolejowych (poczekalnie, hole, kasy, pomieszczenia techniczne). Rys. autor
 7. Changes in functional layout at railway stations: before (left) and after the modernization (right); red indicates the railway-related functional area (waiting rooms, lobbies, ticket offices, service rooms). Drawing by author

Kutno–Strzałków (łączącej Warszawę z Poznaniem) i Łódź–Sierpc. Tu także duży wpływ miały ograniczenia finansowe, więc zdecydowano się na realizację projektów powtarzalnych. I tak, dworce w Łęczycy, a także w Gostyninie, Ozorkowie, Sierpcu i Płońsku, są okrojona wersją dworca w Kole. Projekty powtarzalne wykorzystano jeszcze w późniejszych latach w trakcie budowy tzw. „magistrali węglowej”, brakującego odcinka bezpośredniego połączenia Śląska z Gdynią: Herby Nowe–Inowrocław³¹. Architektura dworca powtarzalnego także czerpała rozwiązania dekoracyjne ze stylistyki narodowej, zwłaszcza charakterystyczne zwieńczenia ryzalitów nawiązywały do spływających szczytów holenderskich spotykanych często na Mazowszu i Podlasiu.

Funkcja dworca kolejowego odpowiadała ówczesnej technologii i stylowi podróżowania związanemu m.in. z kwestią stosunków społecznych w XIX i na początku XX wieku. W masowym transporcie kolejowym bardzo szybko pojawił się podział na klasy (zgodnie z zamożnością pasażerów), którego skrupulatnie przestrzegano nie tylko w czasie podróży, ale także w przestrzeni dworca i stacji. W projekcie uwzględniano oddzielne poczekalnie dla każdej z klas (zgodnie z ówczesnie przyjętym standardem podróży), duże przechowalnie bagaży, a także biura dla pracowników administracyjnych, technicznych i obsługi. Na piętrze budynku zazwyczaj lokowano mieszkania dla personelu stacji. Każdy dworzec wyposażony był w połączenie telegraficzne służące m.in. do sterowania ruchem. Przejazdami pociągów w obrębie stacji sterowano ręcznie za pomocą systemu semaforów, był on obsługiwany z oddzielnego budynku – nastawni. Istotne informacje podróżnym przekazywane były głosowo, ruch pociągów opisany był na wywieszonym w gablocie rozkładzie jazdy. Najistotniejszym z punktu widzenia podróźnego elementem wyposażenia był natomiast zegar dworcowy – często konstruowany przez lokalnych rzemieślników, więc unikatowy. Kolejne lata użytkowania przynosiły nowe nawarstwienia, związane z rozwojem technologicznym – zautomatyzowane tablice informacyjne, systemy nagłośnieniowe, oświetlenie. Fragmenty tych instalacji lub pozostałości po nich przetrwały do czasów współczesnych,

jednak obecnie w ramach remontów są usuwane i zastępowane jednolitym wyposażeniem. Obecnie funkcje sterujące transportu kolejowego zostały znacząco zredukowane przez rozwój technologiczny – głównie automatyzację procesów zarządzania ruchem i obsługi podróżnych. W większości przypadków główny układ komunikacyjny dworca – hol z przejściami na perony i zlokalizowane wokół niego kasy pozostają zachowane (il. 7).

Etap przygotowania inwestycji

Decyzja o przystąpieniu do modernizacji zapadała zazwyczaj ze względu na: zły stan techniczny zagrażający bezpieczeństwu użytkownika, efekt wizerunkowy lub nakaz konserwatorski. W centrali PKP i właściwym OGN analizowana była przydatność obiektu, uwarunkowania ekonomiczne (koszty utrzymania, przychody), znaczenie w pierwszym rzędzie dla obsługi ruchu, obsługi pasażerów i wizerunku. Następnie oceniano możliwość jego adaptacji i szacowano koszty inwestycji. Rozważano różne scenariusze działania – remont, ogólną modernizację, ale także likwidację lub sprzedaż. Na podstawie zgromadzonych danych podejmowano decyzję o dalszym losie budynku. Niestety w proces ten nie były zaangażowane osoby posiadające wiedzę z zakresu konserwacji zabytków, ochrony dziedzictwa lub historii kolejnictwa (na co zwracają uwagę „Zasady dublińskie”³²). Wszelkie ustalenia oparte były na rachunku ekonomicznym.

Po zatwierdzeniu przez zarząd PKP decyzji o modernizacji dworca przystępowano do sporządzania dokumentacji przetargowej.³³ Zgodnie z wymaganiami prawnymi zamówienie prac budowlanych opisywane jest za pomocą Programu Funkcjonalno-Użytkowego (PFU), w którym zawarte są wymagania techniczne, architektoniczne, materiałowe i funkcjonalne (art. 31 Ustawy PZP). Jest to pierwszy etap fazy działań projektowych prowadzących do przygotowania dokumentacji projektowej inwestycji. Załącznikiem do PFU jest wstępna koncepcja architektoniczna, obejmująca głównie dyspozycje funkcjonalne i ogólny zakres przewidywanych robót w poszczególnych branżach. W zależności od stopnia dokładności PFU i koncepcji w fazie

³¹ Por.: K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Obiekty kolejowe*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok 2005, s. 161–172.

³² ICOMOS, TICCIH (...), „The Dublin Principles”, op. cit.

³³ Jak już wspomniano, ze względu na status PKP – spółki Skarbu Państwa organizacja prac zespołów odpowiedzialnych za kolejne etapy inwestycji oraz przebieg procesu wynikała z Ustawy Prawo Zamówień Publicznych (PZP).

Tabela 1. Zakres dokumentacji przedprojektowej sporządzonej dla każdego z omawianych dworców

	Stacja kolejowa						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrardów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Kolo	Łęczycza
Forma ochrony obiektu							
rejestr zabytków	x	x	x	x	x		
ewidencja zabytków						x	x
Tytuł dokumentu							
karta ewidencyjna zabytku	+	+	+	+	+		+
analizy wstępne	+					+	
nakaz konserwatorski	+	+					
inwentaryzacja	+	+	+	+	+	+	+
PFU	+	+	+	+	+	+	+
zalecenia konserwatorskie	+	+					+
opinia techniczna	+	+	+	+	+		
badania architektoniczne			+		+		
badania konserwatorskie					+		
waloryzacja obiektu					+		
projekt koncepcyjny	+						
projekt konserwatorski			+				
koncepcja – proj. wnętrz							
koncepcja – proj. rozwiązań plastycznych							
koncepcja – założenia branżowe							
założenia konserwatorskie	+	+	+		+	+	+
program prac konserwatorskich			+				
konsultacje z przyszłymi użytkownikami					+		
negocjacje z najemcami				+	+	+	
koncepcja architektoniczno-konserwatorska							

przygotowań zamówienia wykonywane były też badania budowlane i architektoniczne. W przypadkach obiektów objętych ochroną prawną występowało do odpowiedniego Wojewódzkiego Urzędu

Ochrony Zabytków (WUOZ) o zalecenia konserwatorskie oraz zlecano specjalistom z dziedziny konserwacji zabytków architektury sporządzenie dokumentacji konserwatorskiej (w tym programu prac konserwatorskich). Na podstawie powyższych danych tworzono wstępny kosztorys pozwalający określić szacunkowy koszt inwestycji. Przeprowadzono również negocjacje z przyszłymi najemcami z jednej strony uwzględniając możliwość komercjalizacji obiektu, a z drugiej – charakter i kierunek zmian koniecznych dla adaptacji do nowych funkcji. Różnice w zakresie sporządzonej dokumentacji obrazuje tabela 1.

Śród wymienionych powyżej dokumentów tylko dwa są wymagane przez ustawę Prawo Zamówień Publicznych – inwentaryzacja i PFU. Pozostałe dokumenty stosowane są według uznania projektantów i służb konserwatorskich. Pomijane są też dokumentacje uznane za niezbędne przez środowiska konserwatorskie (ICOMOS, TICCIH³⁴ oraz m.in. przez J. Tajchmana³⁵). O ile powszechne jest sporządzanie dla obiektu zabytkowego karty ewidencyjnej oraz występowanie do WUOZ o zalecenia konserwatorskie, to analizując przygotowywaną dokumentację pod kątem wskazań i wymagań określonych przez ICOMOS i TICCIH można zauważyć brak prawnych wymagań dotyczących zagadnień konserwatorskich, które powinny pojawić się jako załączniki do PFU. Występuje rozdzielenie architektonicznego projektu koncepcyjnego od badań i programu prac konserwatorskich, brak jest szczegółowej waloryzacji obiektu, badań dokumentacji i źródeł. Zakres projektu koncepcyjnego jest bardzo ubogi i zgodnie z wieloletnią praktyką polskich konserwatorów zawiera założenia do rozwiązań plastycznych, projektów wnętrz, wytyczne konserwatorskie i branżowe. Brakuje także analiz zapotrzebowania funkcjonalnego w szerszym zakresie, w kontekście lokalizacji, uwarunkowań zewnętrznych z odwołaniem się do potrzeb i zdania lokalnej społeczności.

Etap przygotowania dokumentacji projektowej

Następnym etapem procesu jest przygotowanie dokumentacji projektowej, która będzie zawierać

³⁴ TICCIH, „Karta Tagilska”, op. cit., rozdział 3, ICOMOS, TICCIH (...), „The Dublin Principles”, op. cit., pkt. 7, 11.

³⁵ J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, Wiadomości Konserwatorskie, Nr 24, 2008.

szczegółowe rozwiązania funkcjonalne, technologiczne i konserwatorskie planowanej modernizacji. Szczególnie istotne jest określenie zakresu ingerencji w zabytkowy obiekt w celu wykonania prac adaptacyjnych do nowej funkcji. Konieczne jest zatem szczegółowe określenie i analiza programu funkcjonalnego. Wskazany powyżej brak analiz w zakresie nowej funkcji skutkuje stosowaniem przez projektantów rozwiązań typowych w zakresie powiązań funkcjonalnych, instalacji sanitarnych i technologicznych oraz ergonomii.

Od projektanta ubiegającego się o realizację zamówienia wymaga się referencji, jednak są to wymagania dość skromne. Zazwyczaj ograniczają się do jednego obiektu zabytkowego o porównywalnej wielkości zrealizowanego przez oferenta w trakcie ostatnich trzech lat. Firma wybrana w trakcie przetargu otrzymuje całość przygotowanych wcześniej dokumentacji i na jej podstawie wykonuje projekt zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo Budowlane i przepisów technicznych. Prowadzone są dodatkowe, szczegółowe badania, a co za tym idzie, pojawiają się nowe informacje dotyczące np. nośności gruntu, konstrukcji, historii przekształceń obiektu, mające istotny wpływ na prace projektowe. Zadaniem architekta jest zapewnienie realizacji inwestycji w granicach założonych kosztów, więc w przypadku konieczności wprowadzenia nieprzewidzianych wcześniej rozwiązań szuka się oszczędności. Jednym z częściej wybieranych obszarów redukcji kosztów są prace konserwatorskie zwłaszcza w przypadku elementów, których konserwacja byłaby dużo droższa niż ich wymiana na współczesne odpowiedniki. Na istotność konserwacji zachowanej autentycznej substancji zwracają uwagę wymieniane wcześniej dokumenty i publikacje. Kompletny, wielobranżowy projekt budowlany opiniowany jest przez służby konserwatorskie. Uzyskanie prawomocnego pozwolenia na budowę jest tylko jednym z celów projektanta. Kolejnym jest przygotowanie kompleksowej dokumentacji będącej podstawą następnego etapu przewidzianego w ustawie Prawo Zamówień Publicznych – przetargu na roboty budowlane. W jej skład wchodzi, oprócz samego projektu, także przedmiary, kosztorysy i specyfikacje techniczne wykonania i odbioru robót budowlanych. Porównanie zakresu dokumentacji dla wybranych obiektów przedstawione jest w tabeli 2.

Tabela 2. Zakres dokumentacji projektowej sporządzonej dla wybranych obiektów

Tytuł dokumentu	Stacja kolejowa						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrdów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Koło	Łęczycza
Forma ochrony obiektu							
rejestr zabytków	x	x	x	x	x		
ewidencja zabytków						x	x
Tytuł dokumentu							
analiza materiałów źródłowych	+	+	+		+		+
badania architektoniczne	+		+		+		
badania konserwatorskie							
koncepcja wielobranżowa	+		+		+	+	
projekt budowlany			+	+	+		+
projekt budowlano-wykonawczy	+	+				+	
projekt budowlano-konserwatorski							
opinia konserwatora	+		+		+		
dokumentacja wykonawcza	+	+	+	+	+		+
dokumentacja wykonawcza konserwatorska			+		+		

Przedstawiony w powyższej tabeli zakres dokumentacji projektowej obrazuje jak bardzo zróżnicowane są to opracowania. Nie wszyscy projektanci analizowali materiały źródłowe, tylko dla trzech obiektów przeprowadzono badania architektoniczne, natomiast nigdzie nie wykonano badań konserwatorskich. Nie spotykany jest proponowany przez J. Tajchmana³⁶ projekt budowlano-konserwatorski. Dla części obiektów oddzielnie sporządzona została dokumentacja budowlana i wykonawcza, dla pozostałych był to jeden projekt. W tym pierwszym przypadku opiniowany przez służby konserwatorskie był tylko projekt budowlany, na etapie którego nie zostały określone wszystkie rozwiązania techniczne (m.in. dobór materiałów i detale opracowywane w ramach projektu wykonawczego).

³⁶ Ibidem.

Co istotne, specyfikacje wykonawcze³⁷, w których opisuje się wymagania w stosunku do prac budowlanych nie były opiniowane. Specyfikacje były też zbyt ogólne w zakresie działań w tkance zabytkowej. Powodem są wymagania prawne ustawy PZP dotyczące określania rozwiązań budowlanych – ustawa zakazuje wskazywania konkretnych produktów i technologii, dozwolone jest tylko odwołanie się do przykładów referencyjnych. Wybór technologii i rozwiązań (także konserwatorskich) należy do wykonawcy. Ograniczony zakres projektu załączanego do dokumentacji przetargowej może powodować błędną ocenę zakresu koniecznych działań, a co za tym idzie – pominięcie niektórych koniecznych prac ze względu na nieujęcie ich w wycenie.

Analizując fazę projektową procesu budowlanego – modernizacji i adaptacji, można stwierdzić:

1. Brak uwzględnienia specyfiki obiektu zabytkowego w aktach prawnych. W ustawach Prawo Zamówień Publicznych i Prawo Budowlane brak jest rozwiązań zapewniających m.in. publiczny dostęp do informacji i dokumentacji obiektów zabytkowych, przez co działania przedprojektowe są utrudnione.
2. Brak odpowiedniego rozpoznania historycznego zabytku – nie tylko ewolucji formy i funkcji, ale także innych elementów wskazywanych w dokumentach doktrynalnych ICOMOS i TICCIH – związków z lokalną kulturą i społecznością, ewolucji rozwiązań technologicznych, technicznych i społecznych.
3. Brak precyzyjnych kryteriów oceny dziedzictwa architektonicznego, w tym dziedzictwa transportu i kolejowego, a w związku z tym – brak wartościowania obiektu zabytkowego.

Po zakończeniu prac projektowych przeprowadzono postępowanie wyboru wykonawcy prac budowlano-konserwatorskich. Do przetargu dopuszczone były firmy legitymujące się odpowiednimi referencjami, chociaż były to wymagania określone bardzo ogólnie – dotyczyły liczby i wartości wykonanych prac w okresie poprzedzających przetarg trzech lat, bez wskazania specyfiki rozwiązań konserwatorskich, które miały zostać zastosowane w projekcie. We wszystkich omawianych przypadkach o wyborze oferty decydowało kryterium

najniższej ceny. Dodatkowe kryteria oceny oferty w przetargu są rzadko stosowane, ze względu na nieznajomość tematu i niechęć urzędników powodowaną obawą przed oskarżeniem o sprzyjanie jednemu z potencjalnych wykonawców.

Etap wykonawczy

Na etapie budowy wybierano także firmę pełniącą nadzór inwestorski, której zadaniem było dopilnowanie prawidłowej realizacji zamówienia. Ponieważ brakuje przedsiębiorstw specjalizujących się w nadzorze nad inwestycjami w obiektach zabytkowych, w niektórych przypadkach były to osoby mające zbyt małą wiedzę w zakresie teorii i praktyki konserwatorskiej – co uwidaczniał ich brak aktywności w tym zakresie.

Na etapie budowy każdy z wykonawców zgłaszał potrzebę realizacji prac dodatkowych nieprzewidzianych w projekcie. Jest to działanie typowe dla sytuacji, gdy w celu wygrania przetargu firma wykonawcza deklarowała zbyt niską cenę prac, a koszt prac ustalony był jako ryczałt. Jednak w części przypadków było do spowodowane odkryciem nieznanymi wcześniej szczegółów wykończenia lub rozwiązań budowlanych, co pociągało za sobą zmiany w projekcie. W trakcie prac budowlanych, w wyniku wypadku, zaniedbania lub nieuwagi zdarzało się, że zniszczeniu uległy zabytkowe elementy budynku lub urządzenia. Jediną dokumentacją prowadzonych prac był dziennik budowy, gdzie zapisywano informacje o wykonaniu i odbiorze prac budowlanych i konserwatorskich, nie opisuje się w nim jednak szczegółowo zakresu i charakteru prac dotyczących np. wymiany lub likwidacji części budynku lub wykończenia. Rozwiązaniem tego problemu mogłoby być wprowadzenie postulowanego przez J. Tajchmana „dziennika konserwatorskiego”, w którym takie działania byłyby odnotowywane³⁸.

Końcowym etapem modernizacji jest komercjalizacja nieruchomości. Wolne powierzchnie użytkowe w zmodernizowanym dworcu PKP przeznaczają na wynajem lub sprzedaż. W tym momencie dochodzi do konfrontacji oczekiwań i założeń przyjętych na początku procesu z rzeczywistością. Ze względu na dużą konkurencję na rynku nieruchomości zna-

³⁷ Specyfikacja techniczna wykonania i odbioru robót jako element wymagany przez ustawę Prawo Zamówień Publicznych (załącznik do dokumentacji przetargowej) określa wymagania w zakresie sposobu wykonania robót budowlanych, a także ich

oceny i odbioru. W przypadku obiektów zabytkowych powinna zawierać także szczegółowy opis prac konserwatorskich wynikających z projektu.

³⁸ Ibidem.

leżenie chętnych najemców jest trudne lub wręcz niemożliwe. Z omawianych siedmiu przypadków inwestycji tylko w trzech udało się w całości wprowadzić nowe funkcje – w Rabce i Kole stworzono biblioteki miejskie, w Modlinie działa hostel. Na dworcach w Żyrardowie i Radziwiłłowie pod działalność usługową udało się wynająć powierzchnie na parterze, natomiast wyższe kondygnacje nie są wykorzystywane. Skrajnym przypadkiem jest obiekt w Łęczycy, gdzie po remoncie pracuje tylko ochrona, pozostałe pomieszczenia, w tym kasy biletowe nie są użytkowane. W Białej Podlaskiej doszło do zerwania porozumienia z urzędem miasta, dla którego przygotowywano na piętrze dworca pomieszczenia biurowe. Ponieważ prace były finansowane z unijnego programu spójności, przez kolejne pięć lat powierzchnia ta nie może zostać wynajęta.

Dworce kolejowe, które nie zostały jeszcze przekształcone i sprzedane, mają jednego właściciela – PKP SA. Jest to olbrzymia spółka Skarbu Państwa, zarządzająca mieniem kolejowym oraz wieloma spółkami-córkami odpowiedzialnymi za realizację przewozów.³⁹ W procesie modernizacji uczestniczą przedsiębiorstwa odpowiadające za realizację połączeń kolejowych i zarządzanie elementami infrastruktury uzgadniając program funkcjonalny i projekty. Struktura w jakiej funkcjonują PKP generuje kilka istotnych problemów:

- Strategia przedsiębiorstwa w zakresie celów modernizacji budynków dworcowych w całej Polsce planowana jest centralnie, określa ją Zarząd mający siedzibę w Warszawie.
 - Zarządzanie obiektami kolejowymi leży w gestii jednostek terenowych – Oddziałów Gospodarowania Nieruchomościami (OGN), które otrzymują wytyczne z centrali dotyczące konserwacji i prowadzenia prac remontowych. Z centralą muszą się komunikować w przypadku każdej zmiany w założonym planie. Poszczególne OGN nie komunikują się ze sobą, nie wymieniają więc doświadczeń.
 - Proces zarządzania inwestycją przebiega jednorowo i jednokierunkowo – centrala agreguje
- niezbędne informacje od podległych jej spółek i instytucji, rozpoczyna procedurę przetargową, a następnie przekazuje proces do odpowiedniego OGN. Utrudnia to późniejsze wprowadzenie modyfikacji, ze względu na konieczność zmiany przedmiotu zamówienia i renegocjacji jego wartości.
 - Duża liczba jednostek organizacyjnych, które wydają wytyczne lub opiniują projekty znacząco komplikuje proces projektowy. Zwłaszcza ze względu na wąską specjalizację techniczną bardzo często nie jest brany pod uwagę aspekt architektoniczny i estetyczny planowanych zmian. Brak jest koordynatora inwestycji mającego odpowiednią wiedzę lub wsparcie specjalistów z dziedziny architektury i konserwacji zabytków, który zapewniłby prowadzenie dialogu pomiędzy poszczególnymi departamentami odpowiedzialnymi za poszczególne elementy infrastruktury i wyposażenia.
 - Granice obszarów administrowanych przez poszczególne OGN nie pokrywają się z granicami województw i obszarem działania służb konserwatorskich – Wojewódzkich Urzędów Ochrony Zabytków, np. OGN w Krakowie podlegają obiektom będące pod opieką WUOZ w Lublinie, Rzeszowie, a nawet Warszawie (część Podlasia). Utrudnia to wypracowanie standardów postępowania w zarządzaniu i planowaniu prac modernizacyjnych, ze względu na rozbieżności w interpretacji przepisów lub indywidualną politykę poszczególnych urzędów konserwatorskich. Brak jest wypracowanych „dobrych praktyk” – zasad działania i przykładowych projektów, z których można by korzystać przy okazji kolejnych prac modernizacyjnych.
 - PKP jako przedsiębiorstwo rynkowe⁴⁰ musi bilansować wydatki i przychody. Ze względu na konieczność ponoszenia dużych nakładów na inwestycje (nadrabianie zaległości z lat 80. i 90. ubiegłego stulecia – modernizacja taboru, infrastruktury) często oszczędza na bieżącej konserwacji mniej istotnych elementów infrastruktury.

³⁹ Są to między innymi: PKP Polskie Linie Kolejowe – zarządzające torowiskami i infrastrukturą kolejową; PKP Energetyka – dostarczająca energii elektrycznej na potrzeby taboru; TK Telekom – obsługująca kolej pod względem teleinformatycznym; PKP Informatyka – obsługująca systemy informacyjne; Natura Tour – zarządzająca ośrodkami wypoczynkowymi należącymi do PKP; Drukarnia Kolejowa Kraków; CS Szkolenie i doradztwo; PKP Intercity – realizująca połączenia ponadregionalne;

PKP Cargo – realizująca połączenia towarowe; PKP SKM w Trójmieście – realizująca połączenia podmiejskie na terenie Trójmiasta; PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa – zarządzająca linią nr 65 (LHS) Sławków–Hrubieszów.

⁴⁰ Jest to przedsiębiorstwo należące do Skarbu Państwa, tym niemniej działające na zasadach rynkowych, dla którego ewentualna pomoc państwa jest ograniczona przepisami UE dot. nieodzwolonej pomocy publicznej.

Stąd wynika zły stan techniczny wielu budynków dworcowych w momencie przystępowania do modernizacji.

Podsumowanie

Dworzec kolejowy to specyficzny rodzaj obiektu zabytkowego. W momencie rozpoczęcia procesu mającego doprowadzić do jego modernizacji zazwyczaj ma szczerkowo zachowaną, ale ciągle zgodną z pierwotnym założeniem funkcję. Ze względu na zaniedbania w bieżącej konserwacji budynku duża część lub nawet całość elementów budowlanych jest autentyczna. Można więc mówić o zachowanym autentyzmie nie tylko materii, ale także funkcji. Obecne są liczne nawarstwienia związane z ewolucją technologii kolejowej – urządzeń komunikacyjnych i kierowania ruchem. Są to fragmenty linii telegraficznych, telefonicznych, stare tablice informacyjne, napisy, zegary itp. Charakterystycznym elementem jest zawsze tablica z nazwą stacji, często z unikatowym krojem czcionki. Pozostałości te są świadectwem ewolucji techniki i technologii związanych z kolejnictwem, także w warstwie niematerialnej np. systemów informacyjnych, zarządzania i kierowania ruchem podróży oraz sposobu użytkowania infrastruktury kolejowej. Wartości te i ich nośniki są często intuicyjnie rozpoznawane przez projektantów na etapie projektu pomimo braków w dokumentacji konserwatorskiej. W rezultacie niektóre, wybrane elementy zostają zachowane i wyeksponowane (il. 8). Tym niemniej wybrane obiekty dziedzictwa architektury kolejowej powinny zostać poddane działaniom, które umożliwią przekazanie niesionych treści. Kryteria wyboru, a także sposób działania powinny być przedmiotem publicznej debaty. Obecnie dyskutowane są systemy wartościowania i kategoryzacji dziedzictwa architektury, jednak brak jest propozycji programów, które pozwolą realizować przekazywanie treści dziedzictwa.

Niestety wartości zabytkowe obiektów nie są szczegółowo badane i weryfikowane. Teoretycznie waloryzacja zabytkowego dworca wykony-

wana w trakcie procedury wpisu do ewidencji lub rejestru zabytków. Prowadzona jest na podstawie ustawy o ochronie zabytków (analizowana jest wartość artystyczna, historyczna, naukowa potencjalnego zabytku)⁴¹ oraz zasad określonych w Karcie Weneckiej⁴². Niestety wartości zabytkowe będące podstawą objęcia obiektu ochroną nie są wskazane w kartach ewidencyjnych zabytków nieruchomych, w zaleceniach konserwatorskich wymieniane są tylko nośniki wartości – poszczególne elementy budynku, które należy chronić lub które w większym lub mniejszym stopniu mogą ulec przekształceniu. Jeżeli obiekt nie doczekał się oddzielnego, gruntownego opracowania konserwatorskiego (np. programu prac konserwatorskich) jego wartości pozostają dla uczestników procesu modernizacji nieznanne. Tylko w przypadku dwóch z siedmiu omawianych dworców (Żyrardów i Rabka) sporządzono opracowanie, które badałoby i identyfikowałoby jego wartości zabytkowe.

Dworzec jest nie tylko zabytkiem techniki, ale także elementem dziedzictwa i krajobrazu kulturowego miejscowości, w której się znajduje. Z jednej strony uznawany jest przez lokalną społeczność jako charakterystyczny element tegoż krajobrazu, kojarzony z daną lokalizacją, określane wręcz jako brama do miasta. Z drugiej jest scenerią, przestrzenią, w której odbywa się rytuał podróży i związane z nim międzyludzkie interakcje – spotkania, pożegnania, rozstania, pierwsze wrażenia z nowego miejsca. Jest to element wspólny łączący dziedzictwo regionu/miejsca i dziedzictwo techniki kolejowej, posiadający wartości socjalne (rozumiane jako zapis doświadczeń ludzkich związanych z podróżą) wskazywane we wspomnianych już opracowaniach ICOMOS i TICCIH (m.in. w Karcie Tagilskiej⁴³, Zasadach Dublińskich⁴⁴, dokumencie z Nara⁴⁵), a także wiele innych, rozpatrywanych m.in. przez W. Affelta w publikacjach dotyczących dziedzictwa techniki⁴⁶. Zagadnienia wskazywane w wyżej wymienionych dokumentach praktycznie nie są analizowane. Nie prowadzi się konsultacji z lokalnymi społecznościami. W bardzo ograniczonym

⁴¹ Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. O ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz.U. nr 162, 2003, poz. 1568, art. 3.

⁴² Karta Wenecka, *Międzynarodowa Karta Konserwacji i Restauracji Zabytków Architektury i Miejsc Historycznych*, II Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków Wenecja, 25–31 maja 1964 r., tł. M. Bogdanowska, [w:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edycja 2015, wybór tekstów

i oprac. nauk. B. Szmygin, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2015, s. 41–44.

⁴³ TICCIH, *The Nizhny Tagil Charter*, op. cit.

⁴⁴ ICOMOS „The Dublin Principles”, op. cit.

⁴⁵ ICOMOS, *The Nara Document on Authenticity*, op. cit.

⁴⁶ Por.: W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, nr 5, 2009.



8. Dekoracyjny napis z nazwą stacji przed i po modernizacji, od góry: stacje w Modlinie, Radziwiłłowie, Żyrardowie.
Fot. autor, 2014

8. Decorative inscription with the name of the station before and after the modernization; from top: stations at Modlin, Radziwiłłów and Żyrardów. Photo by author, 2014

stopniu prowadzone są badania w zakresie jego historii i specyfiki, zwłaszcza w warstwie źródeł niematerialnych. W opracowaniach dotyczących omawianych obiektów problemy te nie zostały poruszone.

Panuje zgoda co do tego, że adaptacja jest wskazana ze względu na dążenie do zrównoważonego rozwoju – wykorzystanie istniejącego budynku, stworzonego z naturalnych materiałów jest jak najbardziej pożądane. Jednak będąca rezultatem procesu modernizacji restauracja z pominięciem charakteru zabytku, jego bogactwa znaczeniowego wynikającego z zachowanych nawarstwień, urządzeń świadczących o historii i ewolucji rozwiązań skutkuje zniszczeniem jego integralności. Praktycznie nie stosuje się działań zapewniających odwracalność wprowadzonych zmian. Ogół prac można określić jako adaptację bez poszanowania charakteru dziedzictwa kolejowego.

Efektom modernizacji i konserwacji jest przywrócenie historycznego wyglądu, poprawa estetyki i funkcjonalności obiektu. W ponad połowie z analizowanych budynków działania adaptacyjne skutkowały jednak ograniczeniem lub wręcz utraceniem funkcji działających przed rozpoczęciem prac.

Bibliografia

W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, nr 5, 2009.

G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [w:] II Kongres Konserwatorów Polskich, Tezy, red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Kraków 2015.

Australia ICOMOS, *„The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance”*, Burra 1979, art. 12.

Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928, wydano staraniem i nakładem Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1928.

ICOMOS, *„Międzynarodowa Karta Ochrony Miast Historycznych”*, Waszyngton 1987, art. 3.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *„The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future”*, Paryż 2004.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – „The Dublin Principles”*, Paryż 2011.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994, art. 8.

Karta Tagilska – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

Karta Wenecka, *Międzynarodowa Karta Konserwacji i Restauracji Zabytków Architektury i Miejsc Historycznych*, II Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków, Wenecja, 25–31 maja 1964 r., tł. M. Bogdanowska, [w:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edycja 2015, wybór tekstów i oprac. nauk. B. Szymgin, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2015, s. 41–44.

J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*, praca nr 504M/1010/913/14, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, 2015, mps w zbiorach WA PW.

PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [dostęp: 05.2016].

PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [dostęp: 05.2016].

Raporty roczne PKP SA dostępne na stronie internetowej grupy: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [dostęp: 05.2016].

J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, „Wiadomości konserwatorskie”, Nr 24, 2008.

K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Obiekty kolejowe*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok 2005, s.161-172.

Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo Zamówień Publicznych, Dz.U. nr 19, 2004, poz. 177.

Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane, Dz.U. nr 89, 1994, poz. 414.

*Jakub Krzyczkowski, mgr inż. arch., doktorant
Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej*

MODERNIZATION OF HISTORIC POLISH RAILWAY STATION BUILDINGS FROM THE INTERWAR PERIOD

JAKUB KRZYCZKOWSKI

One of the greatest benefits of Poland's accession to the European Union was gaining access to new sources of funding for investments. Since 2004, major infrastructure projects in the fields of transportation and nature conservation have been co-financed from the Cohesion Fund.¹ One of the biggest beneficiaries of these funds is the Polish national railway company Polskie Koleje Państwowe (PKP SA), which has used them, among other things, to renovate railway stations.

PKP SA's website² showcases the effects of train station modernization projects implemented after 2004. Most of the stations were built before 1945 and are of historic value. The website features photographs of strikingly lit buildings with commentaries regarding the objectives of the modernization and restoration process, namely enhancing the visual attractiveness and quality of service. However, browsing through press releases concerning the renovated stations reveals numerous mentions of one problem PKP has evidently not paid enough consideration – the decline of the stations' original functions. It is very common for a restored historic station to lose its accompanying services or even core ones such as ticket offices and waiting rooms. Newspapers have described several instances where a station was never reopened following the restoration works.³ The scale of the problem can be observed in the "Real Property Sale and Rental" section of the website.⁴ Nearly every renovated station has unused usable space, in some cases the entire floor area of the building has remained empty. Conducting business at a railway station is a chal-

lenge, mostly due to the location and the functional arrangement characteristic of this type of venue – in spite of the efforts to adapt it to contemporary technologies and functions. Re-developing a station or introducing new functions is only a part of the challenge. Another issue, less commonly debated, is the nature of the transformation and the outcome of modernizing historic stations in the context of conservation theory. In the case of legally protected buildings it usually means restoration of the historic form of the edifice. There are instances, however, where designers seem to go beyond the limit imposed by the Venice Charter and direct their efforts towards renovation and pseudo-historical creation without any historical basis. The transformations which took place in Koło and Łęczycza are examples of such free interpretation of the roof shapes, details and colours (Figs. 1–4). While the results are commonly approved by conservation authorities, they make the site lose some of its historic value if such value is never properly defined at the pre-project planning stage.

Both PKP and state administration are aware of the problem. In October 2015, a conference was held under the title "Spatial Planning in Railway Areas".⁵ The conference discussed the contemporary issues connected with modernization of railway facilities, including the importance of proper spatial planning, functional planning, the role the local governments should play in the process and case studies. Nevertheless, the presentations did not address the issue of historic buildings, despite how numerous they are. Cooperation with conservation

¹ Infrastructure and Environment Operational Programme.

² PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [viewed: 05.2016].

³ These are, for example, stations in Zgierz, Psie Pole, Luboń. Source: *Włoszczowa – wyremontowany dworzec zamknięty od lat* [Włoszczowa – renovated rail station unused for years], [in:] "Rynek infrastruktury": <http://www.rynekinfrastruktury.pl/wiadomosci/wloszczowa-wyremontowany-dworzec-zamkniety-od-lat-47867.html> [viewed: 05.2016]; *Wyremontowali dworzec by stal zamknięty* [Rail station renovated only to stay closed], [in:] „Gazeta Wyborcza”: http://wroclaw.wyborcza.pl/wroclaw/1,35771,13585998,Psie_Pole__Wyremontowali_dworzec_by_stal_zamkniety.html [viewed: 05.2016]; *Wyremontowany dworzec w Luboniu stoi pusty* [Renovated rail station in Luboń still empty], [in:] "Głos Wielkopolski": http://www.gloswielkopolski.pl/artykul/686991,wyremontowany-dworzec-kolejowy-w-luboniu-stoi-pusty-na-co-komu-ten-budynec_id,t.html [viewed: 05.2016].

⁴ PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [viewed: 05.2016].

⁵ Organized by PKP SA and the Ministry of Development on 13 October 2015 in Warsaw.

authorities seems to be considered as just one of the stages in the investment process, which has no bearing on planning and functional analyses.

Between the years 1945 and 2005, PKP was reluctant to engage in any costly renovations. Its reasons were mainly of financial nature. Only in 2010 did the company's restructuring process of 20 years, co-financed from the EU funds, produce an effect in the form of profit.⁶ Before that, any renovation or conservation effort would only have been undertaken if the technical condition of a building made it impossible to postpone it any longer, if a building disaster happened or if the conservator ordered to have the building secured. Years of inaction and neglect resulted in a deterioration of the aesthetic and functional value of the station buildings, and passengers became disinclined to use the dirty, neglected or simply devastated interiors. In recent years, however, the idea of how a station should function has changed. Historically, the basic function of a train station was to ensure a place where passengers could find shelter and obtain information, buy tickets, leave their luggage and travel. Today, in the wake of the information revolution, these functions have to a large degree disappeared. Ticket booking and sales can be done online; the style of travelling has changed and with the abundance of applications gathering information from many different carriers one's itinerary can be optimized to eliminate waiting time at the station. The computerization of traffic control and the introduction of self-service ticket machines has made it possible to reduce employee headcount at train stations down to zero. The building – at least in theory – has ceased to be indispensable both to passengers and PKP management. It is not uncommon that the only argument against tearing it down is its historic value and legal protection status.

When modernizing a historic railway station there emerges a question of effective adaptation which would be in line with the conservation guidelines.

Currently there are no well-defined valorisation principles or criteria for historic sites and buildings. Facilities that are considered technological heritage require a more comprehensive analysis of their functional, social and historical circumstances. The issue of technological heritage, which includes means of transport, was raised in the 2004 document "Filling the Gaps,"⁷ which addressed the disregarded areas of world heritage protected by UNESCO. A useful source for studying the historic value of old railway facilities can be found in documents published by the International Council on Monuments and Sites (ICOMOS) and The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH). These include "The Dublin Principles"⁸ and "The Nizhny Tagil Charter"⁹, both defining the principles of handling industrial heritage transformation. These two documents emphasize the special value of industrial heritage which documents the evolution of technology and the social transformation that accompanied it. This kind of heritage is understood to comprise buildings, infrastructure and equipment. Attention is also paid to the importance of studying and documenting buildings and furnishings, also in terms of their function and the organization of processes taking place in or through them. It is also reiterated after the 1994 Nara document¹⁰ that authenticity is a fundamental value that qualifies an object as cultural heritage. The notion of authenticity is extended, however, to include not only physical matter, but also function and process organization. Elements of industrial heritage also include industrial and manufacturing facilities, such as power lines and infrastructure used for the transportation of goods.

The preserved railway stations reflect the technological evolution of rail transport and bear witness to a hundred years of its history. Its first developmental peak was the interwar period, when most of today's historic stations were created or remodelled. At that time railroads were the principal means of

⁶ Presently, the annual profit of the entire group amounts to approximately PLN 200 million, with sales of PLN 200 billion, whereas PKP's financial result at year end 2003 was a loss of over PLN 2 billion and in 2006 – a loss of approx. 118 million. Source: PKP SA's annual financial reports available at the group's website: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [viewed: 05.2016].

⁷ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future*, Paris 2004.

⁸ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – "The Dublin Principles"*, Paris 2011.

⁹ The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

¹⁰ International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *the Nara Document on Authenticity*, 1994.

mass transportation on land. The recession came after World War II. The destruction of war and the increasing availability of road transport caused a slow decline in the numbers of passengers, and consequently in the revenues of rail carriers. This decline was particularly acute in western countries,¹¹ where cars gained popularity. Meanwhile, in post-war Poland, railroad transport was heavily promoted by the state authorities, even though its development was hindered by the profound destruction of the infrastructure and the fact that a lot of the rolling stock had been stolen first by the German aggressor during the war and then by the Soviets afterwards. The tracks, given their extensive nature, required enormous amounts of money just to keep them in service. The authorities looked for savings and made them at the expense of the station buildings. In the western countries, this process took place in 1950s and 1960s. In Communist Poland, for strategic reasons, a working infrastructure – tracks, traffic management and the rolling stock – was considered a priority. The accompanying architecture was rarely modernized, rather fixed as needed. As a consequence, the technical equipment installed at different points in time to be used for passenger service and traffic control is still present at many stations. On their facades and in interiors one can still notice a chaotic mixture of clocks, information boards, lights and loudspeakers (Fig. 5). The doctrinal documents mentioned above emphasise the importance of maintaining both the integrity of a building complete with its fixtures, as well as its functional integrity¹² as two of the principal carriers of value. These guidelines are, however, only complied with to a limited extent.

A great challenge in the process of modernization and adaptation of a train station is balancing the demands of technical regulations, user and management needs and the complex nature of the procedure, comprising pre-project, design, construction and maintenance efforts. The challenge is not

only meeting the requirements, but even identifying them. Today's technical and ergonomic standards are completely different from those applied in 1800s and early 1900s, when most Polish train stations were designed. Nowadays users are accustomed and expect to be given clearly legible information available at first sight. This is why modern railway stations feature large numbers of direction boards and screens pointing to passageways, specifying departure and arrival times, suggesting connections. The need to ensure wheelchair access is indisputable, and so is meeting the requirements provided for in technical regulations applicable to functional buildings. While the law does make exceptions for buildings of historic value (for instance, technical specifications¹³ release historic buildings from energy saving obligations), the demands and expectations of stakeholders¹⁴ regarding the final shape of the modernized facilities might be very different, and sometimes contradictory, even within the same group of interested parties. For example, there is a conflict of interests between striving to protect the authentic architectural form and providing better wheelchair accessibility. The latter requires introducing new structural elements inside and outside the building, including ramps between different levels, lifts and e.g. removing doorsills. All these efforts are tantamount to disrupting the historic fabric of the building – new openings must be made in walls and ceilings, and the construction system of the building must be disturbed. For example, during the modernization of the station in Koło¹⁵, installing lifts in side avant-corps of the building to serve the 3 floors necessitated a complete replacement of old but well preserved wooden ceilings with reinforced concrete. Along the entire front of the building, ramps were installed joining the ground floor and the driveway (Fig. 6). Similarly, the installation of a lift at the train station in Rabka Zdrój¹⁶ also made it necessary to replace ceilings, and the long staircase was dismantled to make room for a new

¹¹ For example in the UK the annual number of passengers served has dropped from 1.3 billion in 1945 to 0.7 billion in 1980s. Source: *Billion Passenger Railway from 1830 to 2001*, The UK Office of Rail Regulation, 2002.

¹² The Nizhny Tagil Charter, op. cit.

¹³ Regulation of the Minister of Infrastructure of 12 April 2002 on the technical specifications to be met by buildings and their locations, Journal of Laws no. 75, 2002, item 690.

¹⁴ Stakeholder – an entity (a natural or legal person) which is capable of influencing the operations of a company or institu-

tion and which is itself influenced by the consequences of these operations, (translated from: *Słownik Języka Polskiego*, PWN, Warszawa 2012). This means these entities are vitally interested in the success of such operations and will seek to adjust possible solutions to their own needs.

¹⁵ Modernized in 2012.

¹⁶ Conservation and construction work was completed in early 2015.

passageway at the first floor level in the main hall. Local people have been praising the renovators for making the station more easily accessible to people with reduced mobility, but on the other hand they have also criticized the poor visual appeal of the building.

Involved in the modernization processes are a number of entities, either interested in the outcome or legally obliged to participate. These are primarily the participants of the construction process defined in the Construction Law Act¹⁷ – the owner, the designer, the contractor and the competent construction and conservation supervision authorities. This is the standard for historic buildings. But when such building is a train station, the number of involved and cooperating parties is even greater. From the investor's side, the project is prepared by central management (responsible for the operation, investment and commercialization of railway real property) and field management (OGN – Real Estate Management Divisions, WTUN – Real Estate Technical Maintenance Divisions and building supervisors and managers). Moreover, each infrastructure change must be consulted, agreed upon, and approved by the competent industry representatives (e.g. those responsible for energy and computerization are PKP Energetyka and TK Telekom). The 'designer' according to Construction Law is also rather a numerous team. Apart from the architect and rail designers, it also comprises experts in the fields of historic buildings conservation, construction, mycology, and – as stipulated by relevant technical regulations – fire safety experts, occupational health and safety specialists and sanitary authorities. Owing to the requirements of the Public Procurement Act,¹⁸ the functional programme must be developed by a separate team.¹⁹ The site manager's team must also be expanded to include construction site managers specializing in historic buildings conservation and conservators responsible for details of trim, interior fitting and finishing. Working on a historic building requires a variety of complex additional work, e.g. implementing water

drainage systems or reinforcing the foundations and structural elements, which must be done by managers with a specific set of qualifications. Other stakeholders of the modernization process of a railway station include:

- Local government (city, village, city district), which wants the building to service rail traffic and considers it as an important element of the city fabric or the landscape, capable of serving promotional purposes. The local government can also seek to occupy some of the floor space – e.g. in Koło and Rabka Zdrój the station building also houses public libraries;
- Territorial administration of different levels (particularly provinces), which – depending on the status of the line serviced by the railway station – finances and manages connections in the region;
- Local residents who use the railway service to commute and who make use of the building's other functions;
- Local community which may have an emotional affiliation with the venue;
- Tenants and service providers who use the available space to provide core services connected with rail transport (franchise) or associated services and who want the building to meet the applicable standards;
- So-called entitled stakeholders,²⁰ e.g. railway enthusiasts or reconstruction groups who organize historic train trips and who attach great importance to preserving to the greatest possible extent any components that give testimony to past railway traditions, old technologies, traditional management and traffic control methods;
- Academic community studying the history of railroad engineering, architecture and conservation of historic sites and buildings.

The opinions of all these stakeholders are, however, often disregarded and the PKP management is rarely willing to engage in dialogue with them. Nonetheless, social participation in the conservation process is advised by a number of doctrine

¹⁷ Construction Law Act of 7 July 1994, Journal of Laws no. 89, 1994, item 414.

¹⁸ Public Procurement Act of 29 January 2004, Journal of Laws no. 19, 2004, item 177.

¹⁹ Developing a Functional and Utility Programme (PFU) is a separate public procurement. Entities that develop the documentation which will serve as basis of another tender are automatically excluded.

²⁰ Gustavo Araoz uses this term to refer to local communities whose cultural traditions rely on a given historic site or building. Cf. G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [in:] II Kongres Konserwatorów Polskich – tezy, red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Krakow 2015.

documents published by UNESCO and ICOMOS: the Washington Charter,²¹ the Burra Charter,²² the Nara Document²³ and the Nizhny Tagil Charter²⁴ all emphasize the necessity to identify and understand the meaning a historic site has for the local community, and to foster co-responsibility of the residents for managing such site.

Presently, PKP S.A. manages approximately 2,500 facilities; of that number, around 600 actively service passengers. A comparison of the list of railway stations published by PKP²⁵ with the data of the National Heritage Board of Poland²⁶ reveals that over half of the train station buildings were erected before 1945 and qualify for conservation. Some 200 of these are legally protected and registered as national heritage, many more are listed in local historic buildings inventories. Numerous as they are, they are still poorly explored for conservation issues, despite the interest shown by architecture historians. The total of approximately 1000 historic stations are highly diversified. One of the reasons for this diversity is the fact that they were designed and erected under different legislations; though now Polish, these facilities were built at the time of partitions by the three occupying administrations (Russia, Austria, and Germany), and only after 1918 by Polish state authorities. Different designers had different political and strategic priorities and implemented architectural and functional solutions accordingly (for Russia, the primary objective was military and industrial transportation, for Germany – passenger traffic and communication/postal service, for Austria – industry and tourism). What is more, all three occupants used public architecture as a way to impose their cultural policies and introduce their national architectural style. After 1918, the newly emerged Polish National Railways set themselves the goal of connecting and unifying the

divergent rail systems inherited after the occupying powers. While reconstructing what had been damaged by World War I, the company implemented a historic policy to make new station buildings reflect the Polish national style. To this end, designers drew from what they believed was traditional Polish architecture – mannerism and baroque.²⁷ The approach changed again during World War II, as aggressors rebuilt the railway infrastructure to suit their military needs.

The conservation issues connected with the process of modernizing and adapting railway stations will be illustrated here on the examples of the stations in Modlin, Radziwiłłów, Żyrardów, Koło, Łęczyca, Biała Podlaska, and Rabka Zdrój.²⁸ All these were built in 1920s, after Poland regained independence, and modernized in the years 2005–2015. The designs were drafted right after the end of World War I, between 1919 and 1925, at the design offices of National Railways District Directorates, but they could only be brought to life after a time due to the outbreak of the Polish-Soviet war of 1920. The origins of the facilities followed two distinct development patterns. The first kind were those erected on existing rail stations in an effort to reconstruct the war-ravaged infrastructure.²⁹ Characteristically, they mirror the previous arrangement of walls and facade axes, the outline of walls and the placement of windows and doors. The 1928 monograph *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*³⁰ (10th Anniversary of Polish National Railways) dubbed this approach ‘building on old walls’. The reason behind this strategy was lack of funds. Renovators adapted the preserved fragments of buildings and shaped them into new architectural form. This was the case in Radziwiłłów, Żyrardów and Biała Podlaska. The pavilion-based, eclectic architecture characteristic of the former Russian partition was replaced by a national

²¹ ICOMOS, *Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*, Washington, 1987, Article 3.

²² Australia ICOMOS, *The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance*, Burra 1979, Article 12.

²³ ICOMOS, *The Nara Document on Authenticity*, op. cit.

²⁴ The Nizhny Tagil Charter, op. cit., Article 4, Item VIII.

²⁵ Nasze dworce [Our train stations] – PKP SA’s official website: <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> [viewed: 05.2016].

²⁶ Historic Real Property Register, official website of the National Heritage Board of Poland: http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/ [viewed: 05.2016].

²⁷ Cf.: *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, published and financed by the Ministry of Communications, Warsaw 1928, p. 85.

²⁸ The design documentation of these sites was made available to the author as part of a 2014 research: J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego* [Train Stations of the Interwar Period] (dissertation no. 504M/1010/913/14 written as part of a project grant), Faculty of Architecture, Warsaw University of Technology, 2015, original typescript in the archives of the Faculty.

²⁹ Modlin on the Vistula line, Radziwiłłów and Żyrardów on the Warsaw–Vienna line, Biała Podlaska on the Warsaw–Terrespol line.

³⁰ *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych*, op. cit.

style derived from the Polish manor house, with a high sloped roof, a passage on the axis and mannerist, baroque or classicist detail.

The other kind are train stations which emerged on new tracks built for newly designed connections, e.g. the Kutno–Strzałków line (which connected Warsaw and Poznań) and Łódź–Sierpc. Here, too, insufficient funding was a factor, which forced the management to opt for repeatability. As a result, the stations in Łęczyca, Gostynin, Ozorków, Sierpc and Płońsk are actually simplified versions of the one in Koło. Repeatable designs were also used later on the so-called ‘coal main line’, the missing section of the direct connection between Silesia and Gdynia: Herby Nowe–Inowrocław.³¹ This type of building also drew from the national style, especially the typical tops of the avant-corps brought to mind the sloping Dutch gables so popular in Mazovia and Podlachia.

The functions of train stations were determined by the technology and travelling styles of the time. The latter depended, among other things, on the social relations in late 19th and early 20th centuries. Mass rail transport had quickly developed class division by wealth, which was strictly adhered to not just on-board trains, but also at the stations and on platforms. Designers devised separate waiting rooms for each class (as per the then-applicable travelling standards), spacious left-luggage offices and office spaces for administration employees, technicians and other staff. The upstairs was usually used as lodgings for the station personnel. Every station was equipped with a telegraph line, used, among other things, for traffic control. The passage of trains through the station was controlled manually via a system of semaphores from a control room located in a separate building. Passenger announcements were delivered orally and the timetables were displayed in glass cabinets. From a traveller’s point of view, the most important piece of equipment at a railway station was the railway clock, often crafted by local clockmakers, and therefore quite unique. As years passed by and technologies progressed, new developments piled up on station walls in the form of automatic information boards, sound

amplification systems, lighting. Bits and pieces of some of these installations have been preserved to this day but are being removed during renovation works and replaced by uniform types of equipment. Today, the rail traffic control function has been largely reduced owing to technological progress and both traffic management and passenger service have been to a large extent automated. In most cases, however, the general shape of the interior – a hall with passages to the platforms and ticket offices located around it – is preserved (Fig. 7).

Preparatory stage

The decision to undertake modernization of a the sites under discussion was usually motivated by the very poor technical condition of the station building, which posed a threat to its safety, by image considerations, or by a conservation order issued by the relevant authorities. PKP headquarters and the competent OGN analyzed the usability of the facility, its economical circumstances (costs of maintenance, revenue), its importance for rail traffic, passenger service and the company’s image. Then they would proceed to assess whether adaptation was feasible and make appropriate cost estimations. Different scenarios were contemplated – renovation, general modernization, but also demolition and sale. Based on the findings, the fate of the site was decided. Unfortunately, the process never involved people specializing in the conservation of historic buildings, heritage protection or even the history of railroad transport and engineering (which it should have, according to the Dublin Principles³²). All the arrangements were only based on economic calculations.

Once the decision to modernize a station was approved by PKP’s management, the company would proceed to draw up the necessary tender documentation.³³ According to the law, a construction project must be formulated in a document called a Functional Programme (PFU), which contains all technical, architectural, material and functional specifications (Article 31 of the Public Procurement Act). This is the first stage of the project, whose

³¹ Cf.: K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [in:] *Obiekty kolejowe*, Academy of Finance and Management in Białystok 2005, p. 161–172.

³² ICOMOS, TICCIH (...) *The Dublin Principles*, op. cit.

³³ As has already been mentioned, due to PKP’s status as a state treasury company, works at the subsequent stages of the investment project and the overall course of the process were organized in accordance with the Public Procurement Act.

Table 1. Scope of pre-project documentation for each of the railway stations under consideration

	Railway stations						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrardów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Koło	Łęczyca
Type of protection							
National register	x	x	x	x	x		
Local inventory						x	x
Document title							
Heritage record sheet	+	+	+	+	+		+
Preliminary analyses	+					+	
Conservation order	+	+					
Stock taking	+	+	+	+	+	+	+
PFU	+	+	+	+	+	+	+
Conservation recommendations	+	+					+
Technical specification	+	+	+	+	+		
Architectural research			+		+		
Conservation research					+		
Building valuation					+		
Concept project	+						
Conservation project			+				
Concept – interior design							
Concept – artistic solutions design							
Concept – tasks by industry							
Conservation considerations	+	+	+		+	+	+
Conservation works schedule			+				
Consultations with prospective users					+		
Negotiations with tenants				+	+	+	
Architectural and conservation concept							

result is drafting the investment project documentation. Appended to the PFU is the initial architectural concept with functional instructions and a general outline of the projected works by type. Depending

on the level of detail of the PFU and the preliminary concept, some projects included building inspections and architectural research. For legally protected buildings, the competent Provincial Heritage Monuments Protection Office (WUOZ) was requested to provide instructions on the right conservation approach and heritage conservation specialists were entrusted with the preparation of conservation documentation (including the conservation works programme). On the basis of all these data an initial cost estimation was drawn up to make it possible to assess the approximate spending needs. Meanwhile, negotiations took place with prospective tenants in order to consider the building's commercial potential on the one hand and to define the nature and direction of the necessary adaptation changes on the other. The differences in the documentation drafted for each of the example stations are outlined in Table 1.

Of the above-listed documents only two are required pursuant to the Public Procurement Act – the stock taking and the PFU. The other documents are drafted or not according to the designers and conservators' discretion. Often disregarded are documents considered indispensable by conservationists (among them ICOMOS, TICCIH,³⁴ as well as J. Tajchman³⁵ and many others). While it is common to have a heritage record sheet prepared for a building and apply to WUOZ for conservation recommendations, from the point of view of the guidelines and requirements defined by ICOMOS and TICCIH one is bound to notice an absence of legal obligation to consider conservation issues, which should be appended to the PFU. There is a disjunction between the architectural concept design and the conservation work schedule, no detailed valuations are performed or historic sources consulted. The scope of the concept design is very narrow and, in line with a long tradition of Polish conservators, it contains plans of artistic solutions, interior designs, conservation requirements and tasks divided by industry. It lacks analysis of functional demands in a broader sense, in terms of location, external considerations and reference to the needs and opinions of the local community.

³⁴ TICCIH, *The Nizhny Tagil Charter* op. cit., chapter 3, ICOMOS, TICCIH (...) *The Dublin Principles*, op. cit., item 7, 11.

³⁵ J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, *Wiadomości Konserwatorskie*, no. 24, 2008.

Project documentation drafting

The next stage of the process is drafting project documentation comprising details of the functional, technological and conservation solutions to be implemented by way of modernization. A particularly crucial stage is defining the scope of intervention in the historic fabric of the site for the purpose of adapting it to its new envisaged functions. The functional programme must be therefore defined and analysed in detail. If there is no analysis in terms of the new functions, designers tend to implement standard functional, sanitary, technological and ergonomic solutions.

When applying for the job, a designer is required to produce references, but otherwise the requirements are not very high. They usually demand experience with just one historic building of comparable size within the last three years. The successful bidder receives all of the previously drafted documentation and uses it to prepare the design as provided for in the Construction Law Act and technical regulations. At this point some additional detailed research is conducted, which reveals new information e.g. about the load-bearing capacity of the ground, the structure of the building, or its transformation history, all of which has a significant influence on the design works. The architect's job is to make sure the project fits within the limits of the projected costs. If any unexpected issues arise which necessitate additional expenditure, savings are sought elsewhere. Cuts are often made at the expense of restoration works, especially if restoration of an item would be more costly than replacing it with a modern equivalent. Even so, the importance of preserving the old, authentic fabric is strongly emphasized in the afore-mentioned documents and publications. A complete, cross-industry construction project must be approved by heritage conservation authorities. Obtaining a valid building permit is only one of the many objectives a designer aims for. Another one is to draft comprehensive documentation to serve as a basis for the next stage of the project set forth in the Public Procurement Act – the tender procedure for the construction work. Apart from the design itself, this procedure requires bills of quantities, cost estimates and technical specifications for the per-

Table 2. Scope of project documentation for each of the railway stations under consideration

Document title	Railway station						
	Modlin	Radziwiłłów	Żyrardów	Biała Podlaska	Rabka Zdrój	Koło	Łęczycza
Type of protection							
National register	x	x	x	x	x		
Local inventory						x	x
Document title							
Source material analysis	+	+	+		+		+
Architectural research	+		+		+		
Conservation research							
Cross-industry concept	+		+		+	+	
Building design			+	+	+		+
Building and execution design	+	+				+	
Building and conservation design							
Conservator's opinion	+		+		+		
Execution documentation	+	+	+	+	+		+
Conservation execution documentation			+		+		

formance and delivery of the construction works. Table 2 contains a comparison of the scope of this type of documentation in the projects under consideration.

The table above illustrates how the scope of project documentation differs from project to project. Not in every case were source materials consulted by the designers, only three of the sites had architectural research conducted, and none of them had any conservation research done. Nor was there a building and conservation design, as suggested by J. Tajchman³⁶, drafted in any of the examples. In some of the cases there were separate building and execution documentations, in others these were combined in just one design. In the former case, only the building design, which did not yet include all technical solutions (e.g. types of materials and details which were only specified as part of the execution design), was submitted for approval to conservation

³⁶ Ibid.

authorities. Importantly, execution specifications³⁷ describing the requirements regarding the construction work were not subject to approval. They were also not specific enough about the projected intervention in the historic fabric. The reason for that are the legal requirements of the Public Procurement Act regarding identifying the construction solutions to be implemented. The Act prohibits naming particular products and technologies – only reference examples are allowed. The decisions concerning the choice of technologies and solutions (including conservation-wise) belong to the contractor. The limited nature of the design appended with tender documentation can therefore be a source of misconceptions regarding the scope of the necessary work and, consequently, lead to some essential interventions to be disregarded due to their not being considered in the cost valuation.

Analysing the project phase of a construction process including modernization and adaptation, the following limitations can be identified:

1. Disregard of the special nature of a historic site or building in the applicable legislation. For example, neither the Public Procurement Act nor the Construction Law Act provide for public access to the data and documentation of historic buildings, which is a considerable hindrance during pre-project preparations.
2. No thorough examination and diagnosis of the historic building in terms of its evolution, both formal and functional, as well as other considerations emphasized in doctrinal documents by ICOMOS and TICCIH – its place in the local culture and relationship with the local community, the development of technological, technical and social solutions within the site.
3. No well-defined criteria for the assessment of architectural heritage, including transportation and railroad heritage, and consequently – no recognition of the value of a historic site.

Once the project documentation was ready, the principals began the process of selecting the contractor for the construction and conservation work. Invited to participate in the tender procedure were companies who could produce relevant references, though that requirement was only generally outlined

and focused on the number and value of the work performed within three years before the tender, without the obligation for any such work to include restoration solutions to be implemented in the present project. In all the cases discussed here, the deciding factor in selecting the contractor was lowest price. Additional criteria for bid assessment are a rarity, since officials are generally unacquainted with the subject and fearful of being accused of favouring one of the bidders over the others.

Execution stage

At the construction stage, a company was also selected to provide investor supervision over the project and ensure that the order was being performed properly. Since there are very few companies that specialise in supervising investment projects within historic sites, these tasks were sometimes entrusted to people lacking the necessary knowledge in terms of both theory and practice of conservation work, as testified by their lack of involvement in this matter.

Once construction works started, all contractors at some point reported the necessity to perform work not envisaged in the initial design. This is typical and happens whenever a company declares too low a price to win the tender, while the cost of work is defined at a flat rate. In some cases discussed here, however, this was because the teams discovered some previously unknown details of decor or structural solutions, which made it necessary to make changes in the design. During the construction works, either due to an accident, negligence or inattention, there have been instances of inadvertently destroying historic elements of buildings or equipment. The only record of the work performed was construction site logbook where information about completed and delivered construction and conservation work was entered, but it never contained detailed descriptions of the scope and nature of some of the works, e.g. replacement or demolition of parts of the building or decor. This problem could be solved by introducing a “conservation logbook”, as suggested by J. Tajchman, to record this type of information.³⁸

³⁷ Technical specifications regarding the performance and acceptance of works are required by the Public Procurement Act (appendix to tender documentation) and define the requirements for the performance, assessment and acceptance of construction

works. In the case of historic buildings they should also contain a detailed description of conservation works provided for in the design.

³⁸ Ibid.

The final stage of modernization of a real property is commercialization. Available usable floor space at a modernized railway station is put on the market by PKP for rent or sale. This is when the expectations and assumptions made at the very beginning of the process meet reality. Due to fierce competition on the real estate market, finding tenants is sometimes difficult or even impossible. Of the seven investment projects discussed here, only three managed to introduce new functions to the full extent – in Rabka and Koło, municipal libraries have been established at the stations, in Modlin part of the station now serves as a hostel. In Żyrardów and Radziwiłłów, the ground floor is rented but higher floors are still empty. An extreme case is the station in Łęczycza, where, since the renovation, only security service has been put to operation, while all the other rooms – including ticket offices – are non-functional. In Biała Podlaska, an agreement with the city hall, which was to occupy the first floor of the station building, has been terminated. Since the work was financed from the EU cohesion programme, this space must not be rented out for another five years.

Railway stations which have not yet been transformed or sold are owned by PKP SA. The company is a massive entity owned by the State Treasury, and it manages both the entire railroad infrastructure and a number of subsidiaries responsible for carriage.³⁹ Companies that handle railroad connections and manage the infrastructure participate in the modernization process by debating on the functional programme and the designs. But the structure of PKP generates a number of substantial problems:

- The company’s strategy as regards modernization of train stations and the objectives it is to serve is formulated at the central level by the Management Board headquartered in Warsaw;
- Managing rail infrastructure is the responsibility of field branches – OGNs, which receive instructions from the head office as to how to proceed with conservation and renovation works. Each and every modification in the approved plan needs to be reported to the head office, but OGNs

never share information and experience between one another;

- The investment project management process is a one-way track – the head office collects the necessary information from its subordinate companies and institutions, initiates the tender procedure, and then delegates the process to the competent OGN. This makes it difficult to introduce any modifications at a later stage, since it would entail a change of the subject of the order and a need to renegotiate its value;
- The large number of organizational units which issue guidelines or approve designs adds to the complexity of the process. Focusing on industry-specific technicalities, they often disregard completely the architectural and aesthetic aspects of the envisaged transformation. There is no investment coordinator who would have the necessary expertise or at least the support from experts in the fields of architecture and conservation of historic buildings and who would act as an intermediary between the many departments with their particular scopes of responsibility;
- The territorial ranges that fall under the authority of OGNs do not correspond to those of the conservation authorities (WUOZs), nor to the administrative regions of the country. For example, the OGN in Krakow has under its control sites that are subject to WUOZs in Lublin, Rzeszów, and even Warsaw (parts of Podlachia). This makes it extremely difficult to work out standard procedures for the management and planning of modernization works due to the differences in how different conservation offices construe legal provisions or what policies they abide by. There are no “good practices”, operation standards or model investment projects to draw from when planning a new modernization effort.
- As a market enterprise,⁴⁰ PKP is obliged to balance spending and revenue. Since it faces massive expenditure for investment projects (meant to make up for the backlog of 1980s and 1990s in modernization of the rolling stock and infra-

³⁹ These are, among others: PKP Polskie Linie Kolejowe – manager of rail tracks and infrastructure; PKP Energetyka – provider of the electric power necessary to operate the rolling stock; TK Telekom – ICT services for the railways; PKP Informatyka – IT systems; Natura Tour – manager of PKP-owned holiday resorts; Drukarnia Kolejowa Kraków – a printing house; CS Szkolenie i doradztwo – training and advisory services; PKP Intercity – long-distance carrier; PKP Cargo – a rail

freight carrier; PKP SKM w Trójmieście – local carrier in Tricity; PKP Linia Hutnicza Szerokotorowa – manager of line 65 (LHS) Sławków–Hrubieszów.

⁴⁰ It is defined as an enterprise owned by the State Treasury but whose operations are governed by market principles; any state aid it might be entitled to is restricted by EU legislation on prohibited state aid.

structure), it sometimes skimps on ongoing maintenance of less crucial elements of infrastructure. Hence the negligence and poor technical condition of many railway stations at the time of initiating the modernization process.

Conclusions

A railway station is a special kind of historic building. At the time the decision is made to start the modernization process, it usually still preserves, albeit rudimentarily, its original functions. Owing to years of neglect regarding ongoing conservation, most or even all of its structural elements are often authentic, making it a historically unique instance of preserving both historic fabric and historic function. There is, naturally, a lot of historic build-up connected with the evolution of rail technology, communication and traffic control – these are fragments of telegraphic lines, telephone lines, old information boards, inscriptions, clocks etc. A characteristic element is always the board with the name of the station, often in a unique typeface. All these are a testimony of years of technological development in railroad transport and engineering, both tangible and intangible, regarding information systems, management and passenger traffic control, as well as the use of railroad infrastructure. All these values and their carriers are often intuitively recognised by architects at the design stage, despite the blank spots in conservation documentation. As a result, some vital elements are preserved and exposed (Fig. 8). Still, however, selected rail transport heritage sites should undergo interventions which will allow the underlying meaning to be fully exposed. The selection criteria and the nature of such intervention should be the subject of a public debate. Architectural heritage valuation and categorization systems are presently under discussion but no programmes have yet been formulated that would allow the meaning of this heritage to be conveyed.

Sadly, the historic values of railroad architecture are not subject to careful study or detailed verifi-

cation. In theory, valorisation of a historic railway station should be conducted as part of the process of registering it as heritage in the national or local register and should follow the guidelines set forth in the Heritage Protection Act (analysis of the artistic value, historic value and research value of a given building or site)⁴¹ and in the Venice Charter.⁴² Unfortunately, historic values on whose basis a site is to be protected are not listed in record sheets of historic real estates, and conservation recommendations only define the carriers of these values – the particular parts of the building which should be protected or which can be transformed to a greater or lesser degree. Unless a separate, in-depth conservation document has been drafted for a given building (e.g. a conservation works schedule), its values remain a mystery to the teams working on the modernization project. Only two of the seven stations discussed here (Żyrardów and Rabka) could boast a document where their historic values are analysed and identified.

A railway station is not just a remnant of past technologies, but also a vital element of the local heritage and cultural landscape. On the one hand, the local community sees in it a characteristic feature of that landscape, inseparably associated with the place and even considered the gate to the town or city. On the other hand, it is a scenery, a space where people complete their travel rituals and engage in social interaction – welcomes, goodbyes, partings, first impressions of a new place. It is a common denominator that combines the regional or local heritage and the history of railroad engineering, and reflects social values (understood as a record of human experience connected with travelling) underlined in the afore-mentioned documents by ICOMOS and TICCIH (e.g. the Nizhny Tagil Charter,⁴³ the Dublin Principles,⁴⁴ the Nara Document⁴⁵), and in many others, quoted by W. Affelt in his publications regarding technical heritage.⁴⁶ The issues raised in all these documents are hardly ever addressed. No consultations are held with the local communities. The research of the site's history and particularities

⁴¹ Act of 23 July 2003 on Heiritage Conservation and Protection, Journal of Laws no. 162, 2003, item 1568, Article 3.

⁴² Venice Charter, *International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites*, IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments, Venice, 25-31 May 1964, transl. M. Bogdanowska, [in:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edition 2015, ed. B. Szmy-

gin, Polish National Committee of ICOMOS, Warsaw 2015, p. 41–44.

⁴³ TICCIH, *The Nizhny Tagil Charter*, op. cit.

⁴⁴ ICOMOS “*The Dublin Principles*”, op. cit.

⁴⁵ ICOMOS, *The Nara Document on Authenticity*, (...) op. cit.

⁴⁶ Cf.: W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, “Kurier Konserwatorski”, No. 5, 2009.

is extremely limited, especially in terms of intangible sources. None of the documents regarding the stations discussed contained any analysis of these problems.

It is generally accepted that adaptation is advisable where sustainability is pursued as the ultimate objective; making use of an existing structure built of natural materials is, by this token, a highly desirable approach. However, if the resulting restoration should disregard the original character of the building, its conceptual significance stemming from the preserved stratification of influences and pieces of equipment that constitute live testimony of its history and evolution, it would threaten the integrity of the historic building. Nonetheless, hardly anything is ever done to ensure reversibility of the changes introduced. The entire process could be called adaptation without respecting the heritage of the railway industry.

The outcome of the modernization and restoration process is recreating the facility's historical splendour, improving its appearance and enhancing its functionality. However, in more than half of the cases discussed here, adaptation resulted in limiting or even altogether losing the functions which used to be present beforehand.

Translated by Z. Owczarek

Bibliography

W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, no. 5, 2009.

G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [in:] 2nd Congress of Polish Conservators, Tezy, ed. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Krakow 2015.

Australia ICOMOS, *The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance*, Burra 1979, Article 12.

Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928, published and financed by the Ministry of Communications, Warsaw 1928.

ICOMOS, *Charter for the Conservation of Historic Towns and Urban Areas*, Washington 1987, Article 3.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the Future*, Paris 2004.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – “The Dublin Principles”*, Paris 2011.

International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994, Article 8.

The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.

Venice Charter, *International Charter for the Conservation and Restoration of Monuments and Sites*, IInd International Congress of Architects and Technicians of Historic Monuments, Venice, 25–31 May 1964, transl. M. Bogdanowska, [in:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edition 2015, ed. B. Szmygin, Polish National Committee of ICOMOS, Warsaw 2015, p. 41–44.

J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*, dissertation no. 504M/1010/913/14, Faculty of Architecture, Warsaw University of Technology, 2015, original typescript in the archives of the Faculty.

PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [viewed: 05.2016].

PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [viewed: 05.2016].

PKP SA's annual financial reports available at the group's website: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [viewed: 05.2016].

J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, “Wiadomości konserwatorskie”, no. 24, 2008.

K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestolecu międzywojennym*, [in:] *Obiekty kolejowe*, Academy of Finance and Management in Białystok 2005, p. 161–172.

Public Procurement Act of 29 January 2004, Journal of Laws No. 19, 2004, item 177.

Construction Law Act of 7 July 1994, Journal of Laws No. 89, 1994, item 414.

*Jakub Krzyczkowski, mgr inż. arch., doktorant
Faculty of Architecture, Warsaw University
of Technology*