DZIEDZICTWO ARCHITEKTONICZNE

Zabytki kolejnictwa

2020

DZIEDZICTWO ARCHITEKTONICZNE

Zabytki kolejnictwa

pod redakcją
Ewy Łużynieckiej

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
Wrocław 2020

Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej

Patronat:
Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS
Sekcja Historii Architektury i Urbanistyki oraz Ochrony Dziedzictwa Kulturowego KAiU PAN

Recenzenci:
prof. dr hab. Wojciech Brzezowski
prof. dr hab. Marzanna Jagiełło

Sekretarz serii wydawniczej:
dr Monika Dąbkowska

Na okładce: głowica z hellenistycznej świątyni Artemidy w Sardes (Turcja), z ok. 300 r. n.e.
Ekspozycja Metropolitan Museum of Art w Nowym Jorku, fot. E. Łużyniecka

Opracowanie redakcyjne:
Katarzyna Sosnowska

Korekta:
Stanisław Gancarz

Korekta w j. angielskim:
Agnieszka Piasecka-Ceccato

Skład i łamanie:
Wojciech Sierżęga

Wszelkie prawa zastrzeżone. Żadna część niniejszej książki, zarówno w całości,
jak i we fragmentach, nie może być reprodukowana w sposób elektroniczny,
fotograficzny i inny bez zgody wydawcy i właścicieli praw autorskich.

© Copyright by Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2020

Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej
Wybrzeże Wyspiańskiego 27, 50-370 Wrocław
http://www.oficyna.pwr.edu.pl
e-mail: oficwyd@pwr.edu.pl
zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl

ISBN 978-83-7493-151-9

Spis treści

Ewa Grzegorczyk
Wielkie modernizacje w małych miejscowościach. Rewitalizacja dworców i obiektów techniki w powiecie poznańskim 5

Jakub Krzyczkowski
Adaptacja i modernizacja małych i średnich zabytkowych dworców kolejowych – wybrane problemy projektowe 17

Stefan Akira Jarecki
Kilka uwag o ochronie zabytków w związku z realizacją inwestycji kolejowych współfinansowanych ze środków funduszy UE 27

Michał Jerczyński
Ochrona krajobrazu kulturowego linii kolejowych – praktyka i potrzeby 37

Antoni Oleksicki
Mieszkalne budownictwo kolejowe na terenie województwa podlaskiego 49

Paweł Mierosławski
Problematyka ochrony zabytków zabezpieczenia ruchu kolejowego 61

Krystyna Kirschke, Paweł Kirschke, Elżbieta Komarzyńska-Świeściak
Rewitalizacja Dworca Głównego PKP we Wrocławiu i jej wpływ na rozwój centralnego węzła przesiadkowego w tym mieście 71

Marcin Górski
Ocena mykologiczna zabytkowych dworców kolejowych jako standard w planowaniu ingerencji architektonicznych 95

Janusz Rymsza
Zabytki kolejnictwa – wnioski z konferencji „Forum Konserwatorskie 2020” 105

Ewa Grzegorczyk
Wydział Powiatowy Konserwator Zabytków, Starostwo Powiatowe w Poznaniu

Wielkie modernizacje w małych miejscowościach. Rewitalizacja dworców i obiektów techniki w powiecie poznańskim

Wprowadzenie

Inwestycje przeprowadzone w minionych latach w środowisku kolejowym spowodowały nowe postrzeganie budynków dworcowych, które utraciły swoją dawną funkcję lub uległy dewastacji. Powiat poznański to obszar dawnego zaboru pruskiego, dosyć dobrze rozwiniętego gospodarczo, o czym świadczy gęsta sieć linii kolejowych. Ze względu na jej zmniejszenie w latach 90. XX w., wynikające ze spadku popularności kolei i braku ich dofinansowania, wiele małych stacji przestało być użytkowanych.

Niniejszy artykuł ma na celu przedstawienie wybranych obiektów dworcowych w powiecie poznańskim, które zostały poddane rewitalizacji w ostatniej dekadzie. Na ich przykładzie zostaną zaprezentowane założenia projektowe i osiągnięte cele w zakresie ochrony dziedzictwa kolejowego

Na początku przedstawiono programy inwestycyjne, które można uznać za tzw. siłę sprawczą, ponieważ miały największy wpływ na rewitalizację wyżej wymienionych terenów w powiecie poznańskim. Następnie omówiono najciekawsze rewitalizacje (remont i adaptację) stacji kolejowych oraz wpływ modernizacji linii kolejowych na ekspozycję zabytkowych budynków dworcowych. Poddano też krótkiej analizie problematykę zarządzenia obiektem dworcowym przez osoby prywatne.

Stan badań nad rozwojem zabytków kolejnictwa został przedstawiony w książce Mirona Urbaniaka [1], poświęconej największym i najciekawszym węzłom kolejowym Wielkopolski. Autor podejmuje się oceny wartości zabytkowej poszczególnych obiektów zespołu stacji kolejowych oraz przedstawia kierunki waloryzacji dziedzictwa kolejowego. Natomiast artykuł Anny Rylukowskiej [2], traktujący o planowanych pracach rewitalizacyjnych wybranych dworców powiatu poznańskiego, stanowi po części – zdaniem autorki niniejszego artykułu – punkt wyjścia do analizy kilku budynków kolejowych. Ukazuje bowiem osiągnięte cele rewitalizacyjne i ich ocenę w optyce konserwatorskiej. Niniejszy artykuł powstał na podstawie dokumentów z archiwum Powiatowego Konserwatora Zabytków w Poznaniu (projektów budowlanych, opinii, pozwoleń, ikonografii historycznej i aktualnej) oraz własnych doświadczeń jako inspektora Wydziału Powiatowego Konserwatora Zabytków. Dotyczy on wniosków sformułowanych po analizie przeprowadzonych prac remontowych i modernizacyjnych budynków zabytkowych.

Zmiany w wyglądzie peronów oraz efekty procesów rewitalizacji terenów dworcowych zaczęły być dostrzegalne od 2010 r., kiedy rozpoczęła się realizacja budowy sprawnego systemu transportu zbiorowego w postaci kolei metropolitalnej.

System regularnych kolejowych połączeń regionalnych w aglomeracji poznańskiej zintegrował samorządy terytorialne, które włączyły się w ten projekt w ramach współfinansowania. W tym celu w listopadzie 2013 r. podpisane zostały umowy partnerstwa przez m.in. Stowarzyszenie Metropolia Poznań, Miasto Poznań oraz 24 samorządy gminne. W ramach tego projektu opracowano m.in. koncepcję zintegrowanego transportu publicznego, koncepcję budowy węzłów przesiadkowych i plany zagospodarowania przestrzennego wokół węzłów przesiadkowych. Zinwentaryzowano także istniejące obiekty stacyjne i sporządzono koncepcję uruchomienia szybkiej kolei miejskiej na obwodnicy towarowej Poznania.

Potrzeba realizacji projektu wynikała z procesów demograficznych i przestrzennych, zachodzących na obszarze powiatu, a wywołanych falą migracji mieszkańców miasta Poznania, którzy osiedlają się na terenach ościennych gmin. Prace nad rozbudową Poznańskiej Kolei Metropolitalnej ruszyły w 2014 r.

Kolejnym bodźcem do zmian, szczególnie do przeprowadzenia rewitalizacji obiektów kolejowych, stał się *Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023*, przyjęty we wrześniu 2016 r. To pierwsza tak duża inicjatywa PKP, dzięki której unowocześnione zostaną dworce kolejowe w całym kraju. Na liście obiektów przewidzianych do przebudowy znalazły się nie tylko dworce z największych polskich miast, ale także z wielu mniejszych miejscowości. Z powiatu poznańskiego wytypowano dwa obiekty dworcowe, a mianowicie dworzec w Pobiedziskach (gm. loco) i stację kolejową w Palędziu (gm. Dopiewo).

Największe szanse na modernizację mają obiekty dworcowe, położone przy zmodernizowanych liniach kolejowych. Wprowadzają one bowiem system kolei dużych prędkości, co istotnie wpłynęło na zmianę wyglądu peronów, infrastruktury kolejowej oraz otoczenie zabytkowych dworców. W powiecie poznańskim modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław–Poznań objęła m.in. zabytkowe stacje kolejowe w Puszczykowie i Puszczykówku, powodując jednocześnie gruntowną zmianę ich otoczenia.

Na terenie powiatu poznańskiego, który obejmuje 17 gmin i ma ok. 1900 km² powierzchni, znajduje się ok. 40 dworców i stacji kolejowych. Są to w większości budynki o statusie zabytku, czyli obiektu ujętego w gminnej ewidencji zabytków lub wpisanego do rejestru zabytków. Pośród wspomnianych 40 obiektów dworcowych ponad 20 wchodzi w skład większych zespołów kolejowych, obejmujących m.in. nastawnie, wieże ciśnień, lampiarnie, szalety, domy pracowników kolei, magazyny.

Rewitalizacja terenu dworcowego, czyli jego ożywienie, jest przedsięwzięciem, które wymaga zindywidualizowanego podejścia do każdego zabytkowego budynku. Obiekty objęte ochroną mają bowiem niekiedy typowe rozwiązania przestrzenne i budowlane, jednak różnią się kontekstem i zasobem wartości zabytkowych. Ze względu na prowadzone prace remontowe, obejmujące rewitalizację wraz z adaptacją budynku ważna jest też ścisła współpraca przedstawicieli dziedzin interdyscyplinarnych z konserwatorem zabytków.

Obiekt dworcowy jest częścią sieci transportowej i nie można go odciąć od tej funkcji, choćby ze względu na położenie przy linii kolejowej i często na peryferiach miejscowości. Dlatego przy podejmowaniu jakichkolwiek prac przy zabytkowym budynku dworcowym istotne jest określenie jego wartości zabytkowej, możliwości rozwoju infrastruktury oraz określenie zupełnie nowych funkcji dla obiektu, który w celu osiągnięcia rentowności winien wykazywać się większą użytecznością niż dotychczas.

Rewitalizacja budynków dworcowych

Dworce prowincjonalne powiatu poznańskiego zostały wybudowane w duchu lokalnych form architektonicznych. Powstały w okresie istnienia zaboru pruskiego, w końcu XIX i na początku XX w. W związku z tym architektura dworcowa ma konstrukcję szkieletową i muru pruskiego, a także wystrój ceglany.

Odkrywanie potencjału obiektu dworcowego to w powiecie poznańskim w większości zadanie dla samorządów, które są głównymi zarządcami tych obiektów. Jest to m.in. rezultat pozbywania się przez PKP w latach 90. XX w. i w pierwszej dekadzie XXI w. nierentownych dworców w ramach maksymalnej redukcji kosztów utrzymania. To spowodowało, iż małe dworce często sprzedawano inwestorom prywatnym lub przekazywano samorządom.

Prace konserwatorsko-restauratorskie przy wyżej wymienionych budynkach obejmowały przede wszystkim wystrój zewnętrzny elewacji oraz remont dachu i wnętrza. Należy podkreślić, że niektóre dworce pełniły do niedawna swoją pierwotną funkcję, inne zostały w przeszłości w tak dużym stopniu zdewastowane, że wtórnie zmodernizowane prawie utraciły wartość zabytkową. Przy tych ostatnich powstała wątpliwości, czy poddawać je odtworzeniu, ponosząc wysokie koszty, czy raczej

Il. 1. Wyremontowany dworzec w Puszczykówku (fot. E. Grzegorczyk)

zbudować zupełnie nowy budynek. Stąd, aby zapewnić przetrwanie dziedzictwu kulturowemu, w założeniach projektowych przewidziano również zmiany przeznaczenia obiektu. Dzięki ścisłej współpracy inwestora z konserwatorem wypracowano konsensus między wymaganiami inwestycyjnymi a wytycznymi konserwatorskimi, definiującymi wartości zabytkowe obiektu.

Faza projektowa często przebiega pod presją terminów, podobnie jak realizacja projektu. Dlatego ważne jest dopilnowanie już w fazie przedprojektowej opracowania wszelkich koniecznych opinii i ekspertyz związanych z rozpoznaniem stanu technicznego obiektu oraz wykonanie programu konserwatorskiego. Priorytetem jest szacunek dla zabytkowej substancji i udany dobór nowej funkcji. Niestety, często podejście inwestora do zabytkowej substancji objawia się postrzeganiem prac konserwatorskich jako wymiany „starego na nowe". W większości projektów przewiduje się więc np. całkowite odtworzenie stolarki okiennej zamiast chociaż częściowej konserwacji lub renowacji, wymianę dachówki na nową, współczesną, o jednorodnej barwie. Przy ceglanych elewacjach stosuje się uzupełnienie muru nowymi cegłami ciętymi, czasami współcześnie postarzanymi, o sztucznym efekcie wypału, na skutek czego zabytek traci autentyczność i integralność przez usuwanie nawarstwień. Dlatego rzetelne podejście przez inwestora do remontu obiektu zabytkowego jest konieczne i stanowi wyzwanie w utrzymaniu podstawowych zasad konserwatorskich w zakresie ocalenia jak największej ilości substancji zabytkowej i jej wyeksponowanie.

Stacje kolejowe w Puszczykowie i Puszczykówku są ściśle związane z początkami historii powstania w tym miejscu miejscowości letniskowej. Przemiana Puszczykowa w popularne letnisko w oczywisty sposób wiązała się z usprawnieniem komunikacji. Wytyczano nowe drogi, a co najistotniejsze powstały dwa stałe dworce kolejowe: w Puszczykowie w 1901 r. (zamiast istniejącego od 1897 r. przystanka kolejowego) oraz w Puszczykówku w 1911 r. Obydwa dworce kolejowe zostały wybudowane w konstrukcji szkieletowej – formie architektonicznej narzuconej przez powstającą zabudowę letniskową. Charakterystycznym elementem dworca w Puszczykowie jest wieża zegarowa górująca nad budynkiem, wyróżniająca biuro zawiadowcy stacji. Zachowany do dziś zegar wieżowy z przełomu XIX i XX w. posiada oryginalny mechanizm i konstrukcję, która została w 2014 r. poddana konserwacji przez prywatnych właścicieli budynku.

Prace konserwatorskie przy dworcu w Puszczykowie rozpoczęły się od wieży zegarowej. We współpracy z właścicielką dworca zostały podjęte działania mające na celu rozpoznanie nawarstwień na elementach drewnianych wieży oraz poszukiwanie źródeł ikonograficznych historycznego

wyglądu dworca. Renowacji i naprawie został poddany również oryginalny mechanizm zegara wieżowego. Kolejnym etapem była renowacja 25 okien. Wykonano przy tym nowe oszklenie, które zostało uszczelnione kitem. W 2016 r. rozpoczęto prace restauratorskie przy drewnianych elewacjach zewnętrznych, polegające m.in. na usunięciu wtórnych powłok malarskich i odtworzeniu pierwotnej kolorystyki (il. 1) [3].

Ostatecznie prace renowacyjne przy dworcu zostały ukończone w 2019 r. Obiekt od 2005 r. funkcjonuje jako popularna restauracja.

Dworzec w Puszczykówku, którego właścicielem jest PKP S.A., został poddany kapitalnemu remontowi w 2010 r. Roboty budowlane obejmowały m.in. wymianę zniszczonego szalowania murów obwodowych, odtworzenie stolarki okiennej, naprawę konstrukcji dachu [4].

Przebudowa wnętrza, w tym powiększenie holu głównego, nie miała wpływu na zmianę przeznaczenia budynku. Wszelkie wyburzenia we wnętrzu dotyczyły wtórnych ścianek działowych w pomieszczeniach pracowniczych i w istniejących toaletach publicznych.

Budynek na podstawie badań stratygraficznych uzyskał w części konstrukcji drewnianej kolorystykę zieloną. Co ciekawe, budynek w całości utrzymuje swoją historyczną funkcję. Warto podkreślić, że w 2014 r. dworzec kolejowy w Puszczykówku został laureatem w kategorii specjalnej: Architektura przemysłowa i dziedzictwo techniki w konkursie „Zabytek Zadbany" (il. 2).

Il. 2. Zmodernizowana stacja w Puszczykowie (fot. E. Grzegorczyk)

Przystanek kolejowy w Golęczewie (gm. Suchy Las) jest niewielką stacją kolejową. Część pełniąca funkcję nastawni ma konstrukcję muru pruskiego, o fachach tynkowanych, poczekalnia zaś konstrukcję drewnianą. Cały obiekt jest kryty dachem wielospadowym z dachówki karpiówki.

W 2019 r. gmina Suchy Las poddała renowacji przystanek kolejowy wraz z sąsiadującymi ceglanymi szaletami. Dokonano niezbędnej wymiany elementów drewnianych oraz wzmocniono konstrukcje. Zmodernizowano wiatę poczekalni, którą doświetlono zaprojektowanym przeszkleniem na profilach aluminiowych [5]. Budynek został zaadaptowany w dawnym pomieszczeniu dyżurnego ruchu na dwuosobowy posterunek policji, natomiast drewnianą część obiektu pozostawiono w pierwotnej funkcji poczekalni pasażerskiej. Stacja jest stosunkowo małym obiektem, położonym na skraju miejscowości. Nie rozwiązano nadal kwestii planowanego parkingu, gdyż wymaga on stworzenia odrębnego dojazdu do części peronowej.

Golęczewo posiada ok. 48 obiektów wpisanych do rejestru zabytków, wybudowanych w podobnym stylu architektonicznym. W większości są to zespoły zagród o konstrukcji muru pruskiego.

Il. 3. Wyremontowany budynek dworcowy stacji w Golęczewie (fot. E. Grzegorczyk)

Ta wieś poniemiecka jest przykładem szczególnej pod względem wartości zabytkowej realizacji ruralistycznej. Budynek stacji kolejowej wpisuje się w architektoniczny pejzaż wsi. Dlatego należy podkreślić wagę remontu wymienionego przystanku kolejowego, gdyż jest on wizytówką stylu zabudowań w tej miejscowości (il. 3).

Dworzec w Swarzędzu, którego remont rozpoczął się w 2011 r., tj. jeszcze przed uchwaleniem koncepcji *Wielkopolskiej Kolei Aglomeracyjnej*, stanowi przykład właściwie przeprowadzonej rewitalizacji obiektu kolejowego. Budynek ten powstał w końcu XIX w., przy linii kolejowej Poznań–Września, która obecnie jest linią E20, łączącą Berlin z Moskwą, i stanowi część Paneuropejskiego Korytarza Transportowego Zachód–Wschód. Obecnie ujęty jest w gminnej ewidencji zabytków. Budynek, historycznie ceglany, nieotynkowany, został po wojnie wtórnie pomalowany farbą. Dlatego, przygotowując program konserwatorski, przewidziano dwa warianty remontu elewacji. Jeden nawiązywał do pierwotnego charakteru budynku, drugi zakładał zachowanie elewacji pomalowanych na biało w przypadku stwierdzenia złego stanu cegieł [6]. Ostatecznie, po oczyszczeniu cegieł meto-

Il. 4. Wyremontowany dworzec w Swarzędzu (fot. E. Grzegorczyk)

Il. 5. Wyremontowany budynek dworcowy stacji w Czerwonaku (fot. E. Grzegorczyk)

dą hydrodynamiczną i odsłonięciu ich lica, uznano, że są w stanie zadowalającym i można wykonać pierwszą wersję programu konserwatorskiego (il. 4).

Właściciel obiektu, gmina Swarzędz, postanowił zaadaptować wnętrza na Centrum Powiadamiania Ratunkowego (dalej: CPR) z funkcjami towarzyszącymi, a także na pomieszczenie obsługi pasażerów z zapleczem. Część dworcowa zlokalizowana została na parterze we wschodniej części budynku, z oddzielnym wejściem. W jednym z pomieszczeń zachowano i poddano konserwacji oryginalną drewnianą boazerię naścienną. Przestrzeń punktu CPR powiększono o nowy budynek, wzniesiony w miejscu dawnych zabudowań gospodarczych. Obiekt nawiązywał formą do wcześniejszej zabudowy, został jednak zaplanowany zgodnie z nowoczesnymi rozwiązaniami technologicznymi i połączony z dworcem szklanym łącznikiem. Oprócz służb dyspozytorskich straży pożarnej i straży miejskiej znalazł się tam również punkt medyczny. Nowe funkcje wymusiły ingerencję w historyczną substancję zabytku poprzez wyburzenie ścian działowych i elementów konstrukcyjnych, przebicie nowych otworów itp. Budynek oddano do użytku w 2013 r. Oprócz rewitalizacji dworca i budynku sąsiedniego pracom remontowym została poddana cała infrastruktura sąsiadująca, tj. tory, perony, drogi dojazdowe. Wybudowano rondo oraz duży parking przed dawnym budynkiem magazynowym, obecnie garażem dla pojazdów straży pożarnej [2].

Warte odnotowania są też działania gminy Czerwonak, na terenie której zlokalizowane są trzy historyczne budynki dworcowe, tj. w Czerwonaku, Owińskach i Bolechowie. Mają one podobną architekturę: są dwukondygnacyjne, z czerwonej cegły, nieotynkowane, z dachami stromymi nakrytymi dachówką ceramiczną. Do tej pory całościowo został zrealizowany projekt dworca w Czerwonaku, natomiast w 2020 r. rozpoczęto prace przy dworcu w Bolechowie.

Stacja kolejowa w Czerwonaku (gm. loco) została poddana renowacji w 2018 r. W jego dwukondygnacyjnej części zachowano funkcję dworcową, z poczekalnią pasażerską i automatem biletowym na parterze, natomiast część parterowa, która dawniej pełniła funkcję magazynową, została poddana modernizacji w celu zmiany jej przeznaczenia. Obiekt uzyskał nową stolarkę okienną, wykonaną na wzór pierwotnej, w kolorystyce odcienia zieleni. Elementy kute oraz drewnianą bramę przesuwną w części magazynowej poddano renowacji, podobnie jak elementy drewniane budynku, które pomalowano na identyczny kolor jak stolarkę okienną (il. 5) [7].

Stacja kolejowa w Czerwonaku została zaadaptowana na filię Wydziału Komunikacji i Transportu Starostwa Powiatowego. Na parterze została urządzona sala obsługi klienta z czterema stanowiska-

mi i niezbędnym zapleczem, doświetlona dodatkowym przeszkleniem w formie świetlika w części dachowej. Wejście zlokalizowane jest od strony ulicy. Znaczna część obiektu zachowała typową funkcję dworca kolejowego. Wśród prac wykonanych wokół stacji należy wymienić modernizację parkingu, wiaty rowerowej, a także objęcie monitoringiem wizyjnym terenu wokół obiektu.

Czy historyczna funkcja dworców może całkowicie zaniknąć?

W większości projektów adaptacyjnych budynków dworcowych powiatu poznańskiego obsługę pasażerską w postaci punktu sprzedaży biletów oraz poczekalni dla pasażerów ograniczono do minimum. Pozostałe pomieszczenia przystosowano do funkcji sprzyjającej integracji społecznej, by w ten sposób wyjść naprzeciw potrzebom mieszkańców wsi i lokalnych inwestorów. W konsekwencji omówionych powyżej działań modernizacyjnych stacje kolejowe stały się multifunkcjonalnymi obiektami, których lokalizacja przy linii kolejowej zdaje się jedynym dowodem ich pierwotnej funkcji.

Mimo iż kolej jest ważnym środkiem transportu, nadal zdecydowanie przegrywa z transportem samochodowym. Czy ta dysproporcja ulegnie zmianie? Wiele czynników wskazuje, że może tak się stać. Niewątpliwie ma na to wpływ obecna polityka Miasta Poznania w kwestii podwyżek w Śródmiejskiej Strefie Płatnego Parkowania. Wzrost opłat może zniechęcić mieszkańców miasta, a także powiatu do wjeżdżania samochodami do centrum miasta i pozostawiania ich tam na dłuższy czas. Nie bez znaczenia jest również wymiana taboru na nowoczesny, szybka rozbudowa Poznańskiej Kolei Metropolitalnej, a także oszczędność czasu, jaką gwarantuje przemieszczanie się koleją w przeciwieństwie do innych form transportu. Wymienione czynniki mogą – zdaniem autorki niniejszego artykułu – stopniowo przechylać szalę na korzyść kolei.

Modernizacja otoczenia a ekspozycja zabytkowego dworca

Jak się okazuje, modernizacja linii kolejowej ma ogromny wpływ na ekspozycję zabytkowych budynków dworcowych.

W przypadku dworca w Puszczykówku, który jest wpisany do rejestru zabytków bez otoczenia, podczas modernizacji peronów, prowadzonej przez PKP S.A., bardzo trudne okazało się wyegzekwowanie wymogów konserwatorskich dla bezpośredniego otoczenia dworca. Projekt zagospodarowania peronów nie był klarowny i w trakcie prac doszło do odstępstw od projektu, w wyniku czego skutek podniesienia wysokości peronów bardzo silnie wpłynął na ekspozycję dworca od strony torów. Przed dworcem powstała bowiem wyniesiona o ok. 60 cm platforma peronowa, która w części „obcięła" optycznie budynek dworca. Platforma została zabezpieczona historyzującym ogrodzeniem, które udało się wprawdzie obniżyć ze 150 do 120 cm, okazało się ono jednak dodatkowym efektem

Il. 6. Zmodernizowana stacja kolejowa w Puszczykówku (fot. E. Grzegorczyk)

wizualnym. Modernizacja peronów wpłynęła także na ograniczenie swobodnej komunikacji pasażerów w obrębie dworca i peronu, gdyż przejścia zostały zwężone i wydzielone (il. 6).

Praktyka pokazała również, że miejsce, w którym zatrzymują się pociągi, znajduje się o wiele dalej niż wykonana przed dworcem platforma peronowa. W opinii autorki niniejszego artykułu można ją było zaprojektować i zbudować całkowicie poza obrębem budynku dworca.

Zmodernizowane perony w Puszczykówku z pewnością wchłonęły część obiektu, a liczba wygrodzeń i platform z poręczami stanowczo zakłóciła niczym nieograniczoną percepcję budynku sprzed modernizacji.

Dworzec w Puszczykowie również był zagrożony podobnym efektem prac modernizacyjnych. Dzięki odpowiedniemu prowadzeniu negocjacji z PKP udało się obniżyć wysokość peronów do 31 cm względem budynku dworca, wykonując niezbędne odwodnienie między platformą peronową a budynkiem. Ponadto peron wybrukowano kostką granitową oraz wykonano historyzujące ogrodzenia, oddzielające nieruchomość z budynkiem od terenu peronu należącego do PKP.

Modernizacja linii kolejowej wprowadziła dużo dodatkowych elementów, które niekiedy z trudem można zestawić z zabytkowym obiektem. Problem ten można przeanalizować na przykładzie bezpośredniego otoczenia stacji kolejowej w Złotnikach (gm. Suchy Las), gdzie zlokalizowano dwa kontenery obsługi technicznej PKP. Powstaje w tym miejscu pytanie, dlaczego znalazły się one tak blisko zabytkowego budynku dworca. Często tego typu nieudane lokalizacje obiektów technicznych wpływają niekorzystnie na ekspozycję wyremontowanych budynków dworcowych.

Główna przyczyna brak harmonii między obiektami zabytkowymi a obiektami technicznymi linii kolejowej wynika z braku ochrony konserwatorskiej bezpośredniego otoczenia dworców. Należy podkreślić, że głównie w małych miejscowościach do rejestru zabytków dworce wpisane są zwykle po obwodzie murów. Teren bezpośredniego sąsiedztwa nie jest objęty którąkolwiek z form ochrony, przewidzianych w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. To automatycznie eliminuje konserwatora zabytków z procesu uzgodnień zagospodarowania otoczenia, z czego inwestorzy przeważnie korzystają. Wiele rozwiązań projektowych zostało przypadkowo „przechwyconych" i poddanych analizie konserwatorskiej. Dzięki temu można było jeszcze negocjować zmiany dotyczące otoczenia dworca.

Dworzec w rękach prywatnych

W powiecie poznańskim dwie stacje kolejowe są zarządzane przez właścicieli prywatnych. Oba obiekty, tj. dworce w Puszczykowie i Strykowie (gm. Stęszew), zostały wpisane do rejestru zabytków.

Il. 7. Wnętrze restauracja w dawnym budynku dworcowym stacji w Puszczykowie (fot. E. Grzegorczyk)

Il. 8. Zmodernizowany budynek dworcowy stacji w Strykowie Poznańskim (fot. E. Grzegorczyk)

W zmodernizowanym budynku dworcowym w Puszczykowie została założona restauracja, ciesząca się obecnie ogromną popularnością. Nieruchomością zarządzają właściciele posiadający doświadczenie biznesowe, którzy w połowie lat 90. XX w. podjęli ryzykowną decyzję jej kupna w drodze przetargu. Zgodnie z aktem notarialnym sprzedaży należało go odnowić w ciągu czterech lat od nabycia. Obiekt otrzymał nową funkcję i został rzetelnie wyremontowany zgodnie z zasadami konserwacji. Ścisła współpraca właścicieli ze służbami konserwatorskimi pozwoliła też na dofinansowanie wielu prac z budżetu Powiatu Poznańskiego i Urzędu Miasta Poznania. Z perspektywy 23 lat, które minęły od momentu sprzedaży dworca osobom prywatnym, widać, że była to dobra decyzja. Obiekt trafił w ręce miłośników zabytków, którzy uszanowali jego wartość i potrafili włączyć obiekt w przedsięwzięcie biznesowe (il. 7).

Sytuacja jest diametralnie inna w przypadku budynku dworcowego stacji w Strykowie Poznańskim. Obiekt odkupił od PKP po bardzo niskiej cenie dawny pracownik kolei, który zamieszkał w nim z rodziną, pomimo że budynek wymagał remontu. Modernizacja, którą przeprowadził, polegała m.in. na zamianie zabytkowej stolarki okiennej na współczesną, co spowodowało istotne obniżenie wartości zabytkowej budynku. Obiekt nadal wymaga generalnego remontu, ale w wyniku wielu samodzielnych przebudów zaczął, niestety, tracić swój charakter. Dodatkowo, po przeprowadzeniu przez PKP modernizacji linii kolejowej ucierpiał jego stan techniczny. Podwyższenie peronów i powstanie dużego spadku terenu powoduje, że woda opadowa notorycznie podmywa dworzec, zalewając piwnice. W związku z monitami PKP postanowiło przeprowadzić prace niwelujące wspomniany spadek. Nie zostały one jednak należycie przeprowadzone i obfite opady deszczu w dalszym ciągu powodują jego niszczenie. Kolejny problem stanowi otoczenie dworca. Teren jest wybrukowany kamieniem, co

prowokuje drgania murów wywołanych przez przejeżdżające samochody. Również lokalizacja tego budynku na peryferiach miejscowości powoduje, że jest on często narażony akty wandalizmu. Zbyt wysokie okazały się również koszty utrzymania nieruchomości. W efekcie właściciel obiektu ocenia inwestycję jako nietrafioną i zamierza go sprzedać (il. 8).

Podsumowanie

Nieużytkowany obiekt zabytkowy jest skazany na odejście w zapomnienie. Poszukiwanie nowych funkcji dla obiektów dworcowych jest więc dobre i konieczne. Nie można jednak w w ramach obecnie tak popularnej modernizacji infrastruktury kolejowej pozwolić na dominację ahistorycznych elementów i rozwiązań, które powodują deprecjonowanie statusu zabytku i jego ekspozycji.

Wśród omówionych rewitalizacji są zarówno dobre, jak i złe przykłady ich realizacji. Próba pogodzenia współczesnych form i norm z formami i normami zastosowanymi przy wznoszeniu istniejącego zabytku nie zawsze przynosi oczekiwany efekt. Możliwe, że niektóre mniej trafione rozwiązania uda się kiedyś poprawić.

Niewielu inwestorów zdaje sobie sprawę również z tego, że uratowanie zabytkowej struktury wymaga sporych nakładów finansowych. Szczególnie w przypadku prywatnych właścicieli konieczny jest udział państwa i samorządów, ponieważ bez ich wsparcia ocalenie tych unikatowych obiektów nie będzie możliwe.

Mimo modernizacji linii kolejowych, mających na celu przeniesienie ciężaru transportu osób z komunikacji samochodowej na kolejową, w popularyzacji i korzystaniu z tego sposobu przemieszczania się Polska jest daleko za krajami Europy Zachodniej. Sytuacja ta nadal nie ulega poprawie, mimo iż wiele obiektów, choćby tylko w powiecie poznańskim, zostało już wyremontowanych i oddanych do użytku. Dlatego istniejące zabytkowe dworce, aby przetrwać, muszą zostać zaadaptowane na inne funkcje. Należy jednak mieć na uwadze to, że pozbawienie zabytku jego historycznego przeznaczenia stanowi rodzaj zdeprecjonowania jego wartości zabytkowej. Dlatego należy ze szczególnym zaangażowaniem i wysiłkiem dbać o zachowanie jak największej ilości substancji zabytkowej oraz wyposażenia budynków poddanych modernizacji, żeby ich charakter nadal powodował automatyczne i jednoznaczne rozpoznanie budynku dworca, a nie nowo nadanej mu funkcji.

Bibliografia

[1] Urbaniak M., *Zabytkowa Stacja Kolejowa Gniezno*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2010.

[2] Rylukowska A., *Rewitalizacja dworców kolejowych w ramach projektu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej*, „Kwartalnik Renowacje i Zabytki" 2016, nr 4.

[3] Milewski J., *Renowacja elewacji zewnętrznej drewnianego budynku byłego dworca kolejowego w Puszczykowie, ul. Wczasowa 1, dz. nr 2112/1*, [projekt budowlany z programem prac konserwatorskich], 2016.

[4] WXCA, *Przebudowa dworca kolejowego Puszczykówko*, [projekt budowlano-wykonawczy], 2010 r.

[5] Bułata J., *Przebudowa budynku dworca kolejowego w Golęczewie wraz z budową wiaty rowerowej*, [projekt budowlany], 2017.

[6] Michalak K., *Program prac konserwatorskich dotyczących Dworca kolejowego w Golęczewie*, [program konserwatorski], 2017.

[7] Poznań Rail Projekt, *Przebudowa dworca kolejowego Swarzędz*, Warszawa 2011.

[8] Michnowicz Straszewski Architekci, *Przebudowa, nadbudowa i zmiana sposobu użytkowania części pomieszczeń na gminna bibliotekę publiczną z funkcjami towarzyszącymi z zachowaniem funkcji podstawowej dworca w zakresie obsługi pasażerów*, [projekt budowlany].

[9] Jaszczak A., Witkowska M., *Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej*, [w:] G. Jankowski, U. Myga-Piątek, S. Pytel (red.), *Infrastruktura Komunikacyjna w krajobrazie*, seria „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego" nr 18, Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, Sosnowiec 2012.

[10] Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje. Przewodnik po Polsce*, Carta Blanca, Warszawa 2008.

[11] Smoliński T., *Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach*, „Czasopismo techniczne. Architektura" 2010, vol. 107, z. 1-A.

[12] Załuski D. *Przekształcenia dworców kolejowych i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie*. Politechnika Gdańska, Studio DZ, Gdańsk 2010.

Streszczenie

Artykuł ma na celu przedstawienie przykładów obiektów dworcowych w powiecie poznańskim, które w ostatniej dekadzie zostały poddane rewitalizacji. Przytoczone przykłady ukazują podjęte działania w zakresie ochrony dziedzictwa kolejowego, a mianowicie założenia projektowe i osiągnięte cele.

Słowa kluczowe: rewitalizacja, modernizacja, dworzec kolejowy, powiat poznański

Abstract

Big modernizations in small towns.Revitalization of railway stations and technical facilities in the Poznań County

The article aims to present several examples of station buildings in the Poznań County that have undergone revitalization in the last decade. The examples mentioned show actions taken in the field of railway heritage protection, namely project assumptions and achieved goals.

Key words: revitalization, modernization, train station, Poznań County

Jakub Krzyczkowski*
Wydział Architektury, Politechnika Wrocławska

Adaptacja i modernizacja małych i średnich zabytkowych dworców kolejowych – wybrane problemy projektowe

Wprowadzenie

W ciągu ostatnich 10 lat Polskie Koleje Państwowe (PKP) przeprowadziły modernizacje kilkudziesięciu zabytkowych dworców kolejowych w ramach zakrojonego na szeroką skalę programu modernizacji infrastruktury kolejowej, finansowanego głównie z Europejskiego Funduszu Spójności na lata 2014–2020. Obiekty te mogą być źródłem cennych spostrzeżeń i wskazówek do zastosowania w kolejnych projektach i pracach modernizacyjnych, zapowiadanych przez PKP na lata 2020–2023 pod nazwą *Program Inwestycji Dworcowych* [27]. Problemy związane z modernizacją zabytkowych dworców kolejowych w tym kontekście nabierają większego znaczenia ze względu na niespotykane dotąd szybkość i zakres prac. W ciągu czterech lat PKP zamierza przeprowadzić około 200 pełnych postepowań w trybie zamówienia publicznego – od prac przygotowawczych przez wykonanie niezbędnych studiów, uzyskanie dokumentów i pozwoleń formalnych po przygotowanie projektów do realizacji i odbiorów. Deklarowane tempo prac nasuwa zasadne pytania o jakość i dokładność prac badawczych i projektowych, dotyczących obiektów zabytkowych objętych programem.

Problemy projektowe dotyczą zwłaszcza budynków dworcowych na średnich i małych stacjach oraz przystanków, obiektów o mniejszej rozpoznawalności i medialności niż dworce w głównych miastach, takich jak Gdańsk, Kraków, Wrocław. Budynki te są zlokalizowane poza wielkimi aglomeracjami i nie przyciągają uwagi mediów i ogółu społeczeństwa, jednakże z różnych względów, opisanych w dalszej części niniejszego artykułu, stanowią istotną część lokalnego krajobrazu kulturowego. Chociaż mniejsze dworce kolejowe wydają się dość prostymi konstrukcyjnie i technologicznie budynkami, to jest to wrażenie złudne, gdyż do ich właściwej analizy niezbędna jest szeroka i interdyscyplinarna wiedza na temat uwarunkowań ich powstania i użytkowania, a także cech wspólnych i unikatowych w skali całego kraju.

Stan badań

Okoliczności powstania i historia dworców kolejowych są dobrze rozpoznane zarówno w historycznej, jak i współczesnej literaturze przedmiotu. Najstarsza obiekty opisywane są w monografiach dotyczących poszczególnych linii kolejowych [1]–[4]. Powstające w okresie międzywojennym dworce były prezentowane i komentowane w publikacjach branżowych [5], [6], w których pisywano bieżące rozwiązania budowlane, funkcjonalne, techniczne oraz organizacyjne, jak również przedstawiano pomysły stosowane w państwach o bardziej rozwiniętej infrastrukturze kolejowej, takich jak Niemcy, Francja i Wielka Brytania. Na początku XX w. rozwój kolei stał się problemem naukowym i był poruszany w publikacjach Politechniki Warszawskiej i Lwowskiej. Podsumowaniem stanu wiedzy była książka Aleksandra Wasiutyńskiego [7]. W wydaniu II z 1925 r. przedstawione zostały propozycje kształtowania zabudowy stacji kolejowych, w tym budynków dworcowych na stacjach różnej wielkości. Interesującą pozycją jest opracowanie zbiorowe *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928* [8], wydane przez Ministerstwo Komunikacji. Zawiera wiele danych technicznych, ale również opis motywów, którymi uzasadniano wprowadzenie stylistyki narodowej. Współcześnie historyczne dworce kolejowe są przedmiotem badań głównie w zakresie historii architektury. Jako przykłady można wskazać szereg publikacji dotyczących obiektów zlokalizowanych

* ORCID: 0000-0002-8259-9138.

w obrębie tzw. węzła warszawskiego", w tym Dworca Głównego [9] i Dworca Pocztowego [10], dworców na liniach Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i Warszawsko-Kaliskiej [11]. Syntetycznym podsumowaniem charakteru architektury obiektów z okresu międzywojennego jest publikacja Katarzyny Uchowicz [12]. Jednocześnie w ostatnich latach poruszany jest również temat rewitalizacji obszarów kolejowych, w tym stacji – m.in. w serii publikacji Daniela Załuskiego [13], [14]. Odrębnie analizowana jest problematyka związana z dostosowaniem obiektów kolejowych do potrzeb osób z niepełnosprawnością ruchową oraz likwidacją barier architektonicznych, którą w swoich publikacjach poruszał m.in. Janusz Poliński [15], [16].

Wybrane problemy projektowe

Do grupy dworców zabytkowych oraz dworców posiadających cechy zabytku można zaliczyć ok. tysiąca obiektów z różnych okresów historycznych, powstałych w różnych okolicznościach, o odmiennych cechach architektonicznych i uwarunkowaniach oraz innej historii użytkowania, które łączy wspólna funkcja i podobne rozwiązania techniczne i technologiczne. Zbiór ten jest tym ciekawszy, że powstały w okresie rządów czterech państw, z których każde w odmienny sposób wyrażało swą politykę historyczną i kulturę w architekturze użyteczności publicznej. Najstarsze budynki, z początków powstawania kolei na terenie współczesnej Polski, prezentują cechy XIX-wiecznej architektury przemysłowej (np. zachowane obiekty dawnej Kolei Górnośląskiej), późniejsze realizacje posiadają szczególne cechy lokalnej architektury śląskiej, pruskiej, galicyjskiej, a także celowo użyte cechy architektury narodowej rosyjskiej, niemieckiej i austriackiej. Cechy te można zaobserwować w detalach elewacji i sposobie kształtowania bryły (formie otworów okiennych i drzwiowych, układzie i podziałach elewacji), jak i w detalach budowlanych (detalach snycerskich, układzie elementów konstrukcji drewnianych, użyciu konkretnych zestawów materiałów – tynków, ceramiki, drewna i blachy – oraz w kolorystyce wykończeń).

Budynki dworcowe wznoszone po zakończeniu I wojny światowej (zwłaszcza w pierwszej połowie lat 20. XX w.) w podobny sposób jak opisano powyżej całkowicie celowo [8, s. 85] projektowane były w stylistyce będącej w znacznym stopniu nawiązaniem do tradycyjnych rozwiązań architektonicznych I Rzeczpospolitej (wyidealizowanej estetyki XIX-wiecznego dworu polskiego, a także manieryzmu i baroku). Styl ten określano jako styl narodowy, ale także jako styl swojski lub styl dworkowy, i miał on w zamierzeniu podkreślać obecność w architekturze i ogólne istnienie polskiej kultury [12]. Do najciekawszych z zachowanych dworców należą te zrealizowane pod kierunkiem

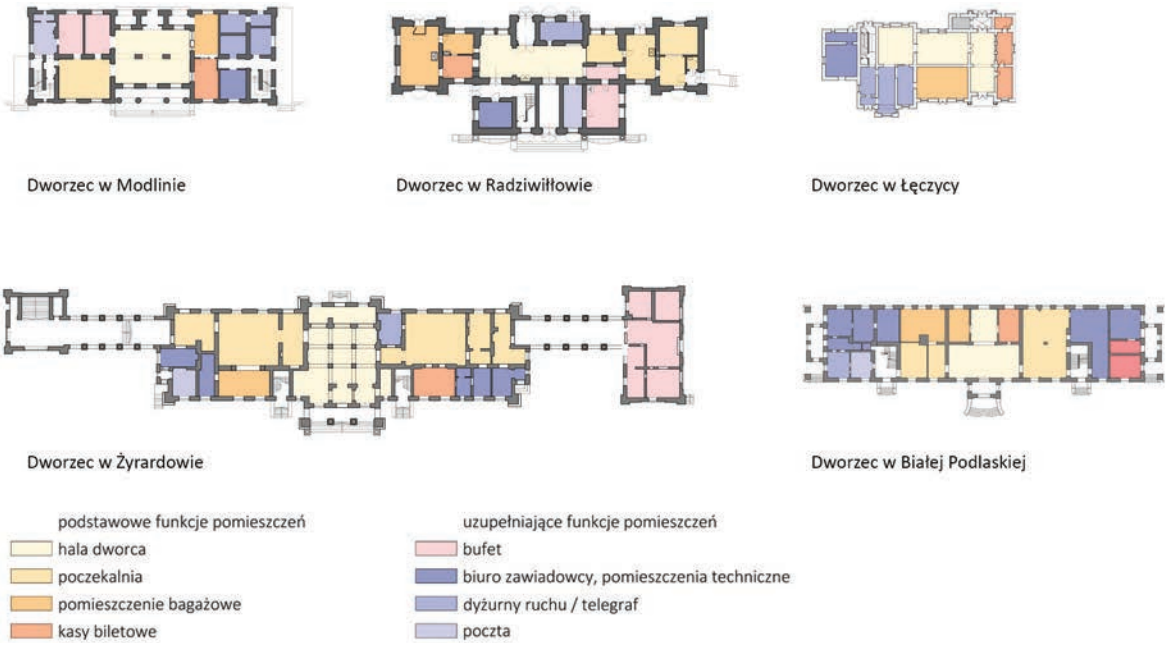
Il. 1. Dworzec kolejowy w Żyrardowie – przykład stylu narodowego (fot. J. Krzyczkowski)

Il. 2. Dworzec kolejowy w Radomsku – przykład rozwiązań łączących stylistykę narodową i modernistyczną (fot. J. Krzyczkowski)

architekta Romualda Millera [17] – grupa odbudowanych obiektów na linii warszawsko-wiedeńskiej (m.in. dworzec w Żyrardowie – il. 1), projekt dworca powtarzalnego, zrealizowany na nowoprojektowanej linii Łódź–Płock–Sierpc–Nasielsk. W latach 30. XX w. w architekturze kolejowej pojawia się styl międzynarodowy – modernizm – ale nie jest to zmiana całkowita i konsekwentna, ponieważ można wskazać obiekty przejściowe – zawierające zarówno cechy modernizmu, jak i stylu narodowego oraz art deco (np. dworzec w Radomsku – por. il. 2).

Elementem łączącym wszystkie budynki dworców historycznych niezależnie od miejsca i czasu ich powstania (w okresie do 1939 roku) jest układ funkcjonalny. Każdy z obiektów ma podobny program funkcjonalny [7], różniący się w niewielkim stopniu ilością udogodnień dla podróżnych i pomieszczeń technicznych – co było zależne od wielkości i rodzaju stacji. Rozkład pomieszczeń także jest podobny i charakterystyczny dla całej grupy. Każdy z budynków posiada dużą halę lub jej odpowiednik (w postaci odpowiednio dużego pomieszczenia), umieszczone na osi dwóch wejść do budynku – od strony miasta i peronów. Jest to główna oś komunikacyjna, wokół której rozlokowane są funkcje obsługujące ruch i związane z organizacją przejazdu, takie jak kasy biletowe, pomieszczenia bagażowe, oraz funkcje obsługi podróżnych, takie jak poczekalnie różnych klas, toalety, bufet. W osobnym skrzydle lokowano funkcje związane z pracą kolejarzy, prowadzeniem ruchu i komunikacją kolejową: biuro zawiadowcy, pomieszczenie dyżurnego ruchu, telegraf, pocztę (przykładowe schematy funkcjonalne są zaprezentowane na il. 3).

Podstawowym problemem projektowym, związanym z modernizacją dworców jest ustalenie zakresu modyfikacji struktury, wykończenia i układu funkcjonalnego, koniecznych ze względu na dostosowanie obiektu do współczesnych wymagań użytkowych, technologicznych i technicznych. Zakres ingerencji w przypadku obiektu zabytkowego zawsze powinien wynikać z uprzednich badań architektonicznych i konserwatorskich oraz waloryzacji (wartościowania) zabytku. W przypadku dworców kolejowych trudności może sprawiać identyfikacja wartości zabytkowych, ponieważ obok dość typowych atrybutów wartości artystycznych i historycznych występują szczególne, typowe tylko dla tej grupy atrybuty i wartości niematerialne, związane ze zjawiskami technicznymi, społecznymi i kulturowymi. Wśród wartości typowych dla zabytkowych obiektów dworcowych można wskazać w szczególności:



Il. 3. Schematy układów funkcjonalnych w wybranych zabytkowych dworcach PKP (oprac. J. Krzyczkowski)

1. Wartości artystyczne – związane z formą i estetyką obiektu, charakterystycznym detalem (dla stylu czy projektanta, np. ze stosowaniem manierystycznych szczytów, attyk, portali, regionu czy narodu, np. z wykorzystaniem elementów stylistyki narodowej w stylu lokalnym – na przykład w stylu zakopiańskim w obiektach na linii Kraków–Sucha Beskidzka–Rabka).
2. Wartości historyczne – wynikające z wydarzeń: związanych z funkcją obiektu, z przemieszczaniem się ludzi (przyjazdami, odjazdami) lub pobytem ważnej osoby (np. marszałka Józefa Piłsudskiego na Białej Podlaskiej w związku z uroczystością odznaczenia 34 pułku piechoty) czy grupy osób, a także z takich, które można uznać za nagłe i nieoczekiwane, (jak katastrofy czy śmierć, np. dworzec w Kole był miejscem jednego z pierwszych nalotów Luftwaffe na ludność cywilną, ewakuującą się z Poznania we wrześniu 1939 roku; ten sam dworzec był miejscem przesiadki ludności pochodzenia żydowskiego transportowanej do obozu zagłady w Chełmnie nad Nerem do wagonów kolei wąskotorowej prowadzącej do samego obozu).
3. Wartości naukowe – obejmujące podstawowe informacje o technikach budowlanych i zastosowaniu typowych rozwiązań architektonicznych, ale także dużo bardziej istotne informacje i dane dotyczące:
    - funkcjonowania transportu kolejowego, jego rozwoju i historii jako gałęzi przemysłu związanej z transportem dóbr i osób – w tym zakresie mogą być to wartości tożsame z wartościami dziedzictwa techniki[1], których atrybutami są wszelkie ślady funkcjonowania technologii związanej z transportem kolejowym, tj. prowadzenia ruchu (urządzenia nastawcze, semafory), komunikacji (głośniki, tablice, elementy informacji wizualnej);
    - kultury podróży[2] – zjawisk i zdarzeń zachodzących w trakcie przemieszczania się ludzi, od kwestii technicznych, takich jak: obsługa dużej liczby użytkowników, skuteczne zbieranie i przekazywanie informacji, kierowanie ruchem, po zagadnienia socjologiczne – relacje międzyludzkie w trakcie podróży, stosunek człowieka do obiektu będącego bramą lub wizytówką miasta. Istotne są także wartości pojawiające się na poziomie osobistym użytkownika, do

[1] W rozumieniu dokumentów wydanych przez Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego TICCIH, m.in. Karty Tagilskiej [18], a także Zasad Dublińskich [19].

[2] Zjawisko opisane przez Jeffrey'a Richardsa I Johna M. Mackenzie [20].

których należą wydarzenia osobiste, związane z przemieszczaniem się, takie jak: pożegnania, spotkania, rytuały i czynności cykliczne, codzienne (dojazd do pracy lub do rodziny).

4. Wartości dziedzictwa kultury – rozumiane jako powiązania obiektu z lokalną kulturą, historią i społecznością. W wielu przypadkach, w wywiadach z lokalnymi użytkownikami dworców widoczny jest ich emocjonalny stosunek do tych obiektów i reprezentowanej przez nie idei bramy/wizytówki miasta.

Identyfikacja i atrybucja wspomnianych powyżej wartości sprawia trudności nawet specjalistom z dziedziny konserwacji zabytków architektury. Do przeprowadzenia analizy niezbędna jest interdyscyplinarna wiedza, m.in. z dziedziny architektury, konserwacji zabytków, transportu kolejowego, ale także socjologii i historii. W rozległym zbiorze zabytkowych dworców trudno czasem wyróżnić cechy unikalne lub wskazać grupy o podobnych wartościach lub atrybutach. Często zdarza się, że obiekt w szczególny sposób powiązany z badanym dworcem znajduje się w miejscowości oddalonej o 200–300 km (jak w przypadku dworca w Białej Podlaskiej, nawiązującego do obiektu w Żyrardowie), już nie istnieje, istnieje, ale nie jest użytkowany bądź znajduje się na niewielkiej, zapomnianej stacji. Zebranie rozmieszczonych w różnych archiwach i zasobach wszystkich istotnych informacji staje się praktycznie niemożliwe, gdy bierze się pod uwagę czas przewidywany na realizację prac projektowych. W ciągu kilku miesięcy przewidywanych zazwyczaj na opracowanie projektu nie da się uzyskać niezbędnych zgód na dostęp, przeprowadzić kwerend, badań, opracować wyników i docelowo implementować ich do rozwiązań projektowych.

Badania porównawcze są niezwykle istotne, ponieważ znaczna część obiektów jest przykładem projektów powtarzalnych lub ewoluujących. Niezbędne dla określenia ich wartości zabytkowych jest zatem zidentyfikowanie unikatowych lub typowych cech tych obiektów i wskazanie przypadków najlepiej przekazujących te wartości.

Kolejną grupą istotnych problemów projektowych są zagadnienia formalne, związane z procesem tworzenia dokumentacji badawczo-projektowej. W przypadku dworców kolejowych –użytkowanych przez ponad sto lat – w wyniku licznych zmian organizacyjnych oraz niekorzystnych wydarzeń zachodzi znaczna fragmentacja dokumentacji źródłowej. Pierwotne projekty większości obiektów nie są dostępne, a dokumentacja projektowa wprowadzanych zmian i przekształceń przechowywana jest w archiwach różnych jednostek organizacyjnych. O ile zewnętrze dworców często pojawia się w ikonografii, zwłaszcza w źródłach lokalnych, o tyle fotografie ich historycznych wnętrz są dość rzadkie i zazwyczaj w posiadaniu osób prywatnych. W przypadku niektórych przebudów wnętrz zmiany często nie były dokumentowane lub realizowano je ze znacznym opóźnieniem, co znacząco utrudnia opracowanie stratygrafii i waloryzacji obiektu. Problem ten dotyczy również współczesnych opracowań projektowych, badawczych i przetargowych.

Na fragmentację wiedzy o obiekcie będącym przedmiotem modernizacji wpływa znacząco również organizacja procesu projektowego. Dokumentacja badawcza, opracowania wstępne stanowiące podstawę przetargu na prace projektowe, następnie właściwy projekt budowlany i wykonawczy są opracowywane zazwyczaj przez różne podmioty. Ustawa *Prawo zamówień publicznych* [21] wyklucza bowiem udział w postepowaniu podmiotu opracowującego dokumentację przetargu. Przekazywanie wyłącznie opracowań technicznych, zgodnych z wymaganym zakresem zamówienia, a nie całej zgromadzonej wiedzy skutkuje utratą części informacji, mogących mieć znaczenie dla finalnych decyzji projektowych.

Spośród wielu kolejnych problemów związanych już bezpośrednio z procesem projektowania i wymaganiami technicznymi i prawnymi co do rezultatów modernizacji (wyszczególnionych przede wszystkim w *Prawie budowlanym* [22], rozporządzeniu dotyczącym warunków technicznych budynków i ich sytuowania [23], ale także w dyrektywach Unii Europejskiej dotyczących interoperacyjności [24] czy ujednolicenia transportu kolejowego [25]) wskazać należy przede wszystkim wymagania współczesnych technologii kolejowych, technologii informacyjnych, a także konieczność dostosowania transportu kolejowego do użytku osób z niepełnosprawnością [16]. W związku z postępującą globalizacją od transportu na całym świecie wymaga się:

Il. 4. Przykład rozwiązań zapewniających interoperacyjność w obiekcie zabytkowym – dworzec kolejowy w Łęczycy (fot. J. Krzyczkowski)

1. Interoperacyjności – projektowania elementów systemów kolejowych w sposób umożliwiający współpracę z systemami innych producentów, co uzyskano przez standaryzację wymagań i funkcjonalności. W zakresie dworców kolejowych dotyczy to głównie warstwy informacyjnej i usługowej – ujednolicenia informacji wizualnej, procedur i czynności związanych z obsługą pasażerów (il. 4). W przypadków obiektów zabytkowych konieczne jest znalezienie kompromisu między zoptymalizowanymi dla czytelności odbioru współczesnymi elementami systemu informacyjnego a historycznym wyglądem obiektu.
2. Intermodalności – współpracy między różnymi środkami transportu, w sposób skracający całkowity czas podróży. Aby to osiągnąć, dla transportu samochodowego w pobliżu stacji kolejowych projektuje się dodatkową infrastrukturę. W przypadku zabytkowych dworców kolejowych jest to istotny problem projektowy. Rozbudowana infrastruktura w postaci wiat, systemów oświetleniowych i informacyjnych, parkingów, podjazdów, a także np. ścieżek rowerowych wiąże się bowiem z całkowitym przekształceniem otoczenia budynku, co wymaga zniszczenia lub daleko idącego przekształcenia jego historycznego otoczenia (il. 5).

Il. 5. Przykład projektu węzła intermodalnego łączącego dworzec kolejowy i autobusowy – Radomsko (fot. J. Krzyczkowski)

Podsumowanie

W odniesieniu do opisanych powyżej problemów z pozyskiwaniem, przetwarzaniem i magazynowaniem informacji kluczowym zagadnieniem wydaje się wdrożenie do działań architektonicznych i konserwatorskich współczesnych technik informacyjnych – baz danych zawierających historię obiektu, pełny zasób informacji o nim oraz związane z nimi słowa kluczowe umożliwiające wyszukiwanie i porządkowanie informacji. Działania takie już w pewnym stopniu są prowadzone. Można wskazać istniejący od lat krajowy wykaz zabytków skradzionych lub wywiezionych za granicę niezgodnie z prawem lub przygotowywany przez Narodowy Instytut Dziedzictwa serwis mapowy implementowany m.in. do krajowego systemu agregującego dane przestrzenne Geoportal. System skutecznie wspomagający pracę projektantów wymagałby stworzenia krajowej, ogólnodostępnej bazy danych o zabytkach nieruchomych. Jest to cel w tej chwili niemożliwy jeszcze do zrealizowania ze względu na koszty i ograniczenia techniczne, jednak już teraz można zacząć wskazywać istotne cechy takiego systemu i rozważać środki techniczne, które mogłyby zapewnić ich realizację. W tej chwili, bazując na doświadczeniach branży projektowej, można wskazać następujące obszary zagadnień:

1. Standaryzację przetwarzania informacji wzorowaną na metodyce BIM i standardzie zapisu IFC (ang. *Industry Foundation Classes*), które porządkują i organizują informacje zawarte w modelu przestrzennym[3]. Niezbędne jest przygotowanie struktury organizacji danych o obiekcie zabytkowym oraz wskazanie standardów zapisu i wymiany tych danych, które następnie mogłyby zostać wprowadzone do oprogramowania wspomagającego projektowanie (CAD) Dzięki temu możliwe stałoby się ich odczytanie i wykorzystanie w procesie projektowania, a także przy weryfikacji prawidłowości rozwiązań projektowych w kontekście zaleceń wydanych przez służby konserwatorskie.

2. Standaryzację zapisu informacji nie tylko w zakresie wymagań dotyczących informacji geometrycznych 3D, ale przede wszystkim odnośnie do precyzyjnego określenia oczekiwanego zakresu informacji niegeometrycznych i sposobu ich zapisu w postaci parametrycznej. Wprawdzie nie wszystkie informacje można zapisać w takiej postaci, możliwe jest jednak także utworzenie w zbiorze danych pola będącego odnośnikiem do opracowania szczegółowego. Większość danych można przedstawić w formie liczbowej lub skróconego zapisu tekstowego (danych istotnych z punktu widzenia waloryzacji obiektu, takich jak: czas powstania, stopień zużycia, cechy materiałowe w postaci faktury, koloru, składu chemicznego, układu materiałów lub jego części składowych). Dodatkowo, w przypadku waloryzacji możliwe jest dołączenie do cyfrowego, przestrzennego odpowiednika atrybutu wartości zabytkowych wszelkich charakteryzujących go informacji, mogących stanowić o jego wartościach. Informacje takie odpowiednio opracowane, tj. w postaci danych parametrycznych, umożliwiłby bezpośrednie prezentowanie ich w oprogramowaniu CAD w trakcie prac projektowych, co z pewnością przełożyłoby się na uwzględnienie ich w większym stopniu w docelowych rozwiązaniach projektowych.

3. Udostępnienie zebranych i opracowanych materiałów w sieci Internet z wykorzystaniem odpowiednio zmodyfikowanego środowiska wymiany danych (CDE), które umożliwia: agregowanie projektów, materiałów źródłowych, załączanie dodatkowych danych do konkretnych elementów lub ich reprezentacji w modelu 3D, a także otwieranie i przeglądanie materiałów. Da to projektantom i badaczom możliwość nie tylko porównywania i zestawienia ze sobą danych, takich jak np. stratygrafie, skany laserowe, inwentaryzacje rysunkowe i fotograficzne, ale także tworzenia zestawień udowadniających reprezentatywność lub unikalność wybranych cech oraz weryfikacji takich twierdzeń w stosunkowo krótkim czasie.

[3] Standaryzacja i charakterystyka zapisu informacji o nowoprojektowanych budynkach opisana jest w normie [26].

W związku z powyższym należałoby zachęcać środowisko konserwatorskie do rozszerzenia pól prac badawczych także na metody digitalizacji i organizacji istniejących zasobów danych, takich jak rejestr zabytków, zasób białych kart oraz lokalne ewidencje zabytków. Odpowiednie ich opisanie i sparametryzowanie oraz wytworzenie powiązań między elementami już obecnie pozwoliłoby na sprawne wyszukiwanie i tworzenie zestawień obiektów zabytkowych i ich charakterystycznych elementów.

Bibliografia

[1] Pawlicki P., *Droga żelazna Warszawsko-Wiedeńska w 50-letnim okresie swego istnienia od 1845–1895*, Druk Rubieszewskiego i Wrotnowskiego, Warszawa 1897.

[2] Filipek F., *Kolej Warszawsko-Terespolska*, PWN, Warszawa 1972.

[3] Paszke A, Jerczyński M., Koziarski S.M., *150 lat Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej*, Centralna Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Warszawa 1995.

[4] Sienicki S., *Pamiątka budowy drogi żelaznej iwangrodzko-dąbrowskiej 1882–84*, S. Orgelbranda Synowie, Warszawa 1885.

[5] „Inżynier Kolejowy" 1924–1939.

[6] „Przegląd Techniczny" 1879–1939.

[7] Wasiutyński A ., *Drogi żelazne Warszawa*, Biblioteka Główna Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2006.

[8] *Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918-1928*, Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1928.

[9] Krajewski M., *Dzieje głównego dworca kolejowego w Warszawie*, PWN, Warszawa 1971.

[10] Rozbicka M., *Centralny Dworzec Pocztowy w Warszawie*, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, Warszawa 2003.

[11] Dudkowski M., *Odbudowa dworców Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej i linii Warszawsko-Kaliskiej po I wojnie światowej: Pruszków–Grodzisk Mazowiecki–Żyrardów–Radziwiłłów oraz Teresin/Szymanów*, [w:] „Ochrona zabytków" 2015, nr 1.

[12] Uchowicz K., *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] M. Proniewski, W. Czarnecki (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wydawnictwo Wyższej Szkoły Zarządzania i Finansów w Białymstoku, Białystok 2005, s. 161–172.

[13] Załuski D., *Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie*, [w:] W. Jarczewski (red.), *Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojskowe*, Instytut Rozwoju Miast, Kraków 2009, s. 199–242.

[14] Załuski D., *Dworzec kolejowy w strukturze miasta : nowe szanse*, [w] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Urbanista, Warszawa 2006, s. 273–284.

[15] Poliński J., *Niepełnosprawni i kolej w Polsce*, „Problemy Ekonomiki Transportu" 2002, nr 3–4, s. 49–63.

[16] Poliński J., *Dostosowanie kolei do przewozu osób niepełnosprawnych – skala problemu*, „Problemy Kolejnictwa" 2008, s. 5–22.

[17] Dudkowski M., *Styl swojski w architekturze dworców kolejowych odbudowywanych po I wojnie światowej na obszarze Warszawskiej Dyrekcji Kolejowej*, „Świat Kolei" 2016, nr 4.

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

[19] 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.

[20] Richards J., MacKenzie J.M., *The railway station. A social history*, Oxford University Print, Oxford 1988.

[21] *Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych*. Dz.U. z 2004 r. Nr 19, poz. 177.

[22] *Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. - Prawo budowlane*. Dz.U. z 1994 r. Nr 89, poz. 414.

[23] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie*. Dz.U. z 2002 r. Nr 75, poz. 690.

[24] *Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/797 z dnia 11 maja 2016 r. w sprawie interoperacyjności systemu kolei w Unii Europejskiej*.

[25] *Dyrektywa Parlamenty Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego*.

[26] ISO 19650-1 *Organization of information about construction works - Information management using building information modelling.,* cz. 1, *Concepts and principles*.

[27] *Program Inwestycji Dworcowych*, http://zmieniamydworce.pkp.pl/ [data dostępu: 01.04.2020].

Streszczenie

W artykule opisano wybrane problemy związane z procesem przygotowania projektu modernizacji dla zabytkowych dworców kolejowych, w szczególności z uwzględnieniem rozpoznania ich wartości zabytkowych i innych cech szczególnych, mających wpływ na decyzje projektowe. Wskazano potencjalne możliwości wykorzystania współczesnych technologii informacyjnych do wsparcia procesu projektowego.

Słowa kluczowe: dworce kolejowe, modernizacja, wartości zabytkowe, technologie informacyjne

Abstract

Adaptation and modernization of small and medium-sized historic railway stations – selected design problems

This article describes selected important problems regarding the design stage of the historic railway station modernization process, in particular evaluation of their historic values and other specific features that affect design decisions. Potential possibilities of using modern information technologies to support the design process were presented.

Key words: railway stations, modernization, historic values, information technology

Stefan Akira Jarecki*
Wydział Informatycznych Technik Zarządzania,
Wyższa Szkoła Informatyki Stosowanej i Zarządzani

Kilka uwag o ochronie zabytków w związku z realizacją inwestycji kolejowych, współfinansowanych ze środków funduszy UE

Wprowadzenie

Obecnie polskie koleje realizują wielki program inwestycyjny, finansowany przede wszystkim ze środków unijnych. Wielkość dostępnych środków finansowych czyni prowadzone prace modernizacyjne bezprecedensowymi. Szereg obiektów polskiej infrastruktury kolejowej, zarówno tej liniowej, jak i punktowej, ma charakter zabytkowy. Prowadzone prace nie pozostają zatem bez wpływu na stan zachowania dziedzictwa transportu kolejowego dla przyszłych pokoleń. Pochodzenie środków, z których finansowane są projekty kolejowe, skutkuje specyficznymi warunkami ich realizacji. Warunki te wiążą się z określonymi zagrożeniami dla kolejowych zabytków. W artykule podjęto próbę zidentyfikowania tych zagrożeń, a także wskazania możliwych sposobów ich zminimalizowania. W tym celu przedstawiono podstawowe aspekty związane z realizowanym programem inwestycyjnym. Ograniczono się przy tym wyłącznie do kwestii istotnych dla badanego zagadnienia. W zakresie wykorzystanej metody badawczej należy wskazać, że koncentruję się ona na ustalaniu istniejących przepisów prawa, ich wyjaśnianiu (interpretacji) i systematyzacji. Rozważania prowadzone w niniejszym artykule mają zatem charakter dogmatyczny. Pomocniczo wykorzystana jest metoda empiryczna w zakresie, w jakim odwołuje się do praktycznych aspektów realizacji inwestycji kolejowych. Do podjęcia się opracowania niniejszego zagadnienia skłoniły autora osobiste doświadczenia związane z zachowaniem zabytków transportu kolejowego w związku z realizacją inwestycji współfinansowanych ze środków funduszy UE.

Stan badań

Nie ma opracowań odnoszących się do zagadnienia prawnych aspektów ochrony zabytków transportu kolejowego w związku z realizacją inwestycji współfinansowanych ze środków funduszy UE. Nie były dotychczas prowadzone badania tego typu, jak te będące przedmiotem niniejszego artykułu. Istnieją natomiast liczne opracowania dotyczące dziedzictwa transportu kolejowego, w tym poświęcone zagadnieniom architektury obiektów kolejowych, także opracowane w związku z realizacją inwestycji dofinansowanych ze środków funduszy UE. Można w tym względzie wskazać na publikacje Przemysława Dominasa [1], [2]. Autor ten skupia się głównie na badaniach architektury kolejowej dawnych ziem niemieckich. Warta przywołania jest publikacja tego badacza [1], poświęcona Śląskiej Kolei Górskiej, biegnącej u podnóża Sudetów. Ta powstała w latach 1863–1867 linia połączyła miasta: Görlitz/Węgliniec–Jelenia Góra–Wałbrzych. Architektura obiektów stacyjnych i drogowych obiektów inżynieryjnych szlaku stanowi jedno z wybitniejszych dzieł budownictwa kolejowego ówczesnej epoki [1]. Należącym do niej obiektom mostowym poświęcona jest inna książka tego autora [2], przedstawiająca bogate dzieje najważniejszych obiektów mostowych oraz historię rozwoju mostowej myśli inżynieryjnej stosowanej na Śląsku Pruskim przez ponad 100 lat funkcjonowania kolei. Warto także zwrócić uwagę na publikacje Jarosława Zielińskiego, w szczególności na cykl *Stacje kolejowe – architektura i budownictwo* poświęcony tematyce gmachów dworcowych oraz innych budowli gospodarstwa kolejowego. Szczegółowo, często po raz pierwszy, opisano w nim

* ORCID: 0000-0002-5738-3036.

budynki stacji osobowych i towarowych, biurowce, magazyny, wiaty, remizy, warsztaty, wieże wodne, domki dróżników i zwrotniczych, noclegownie oraz domy i całe kolonie mieszkalne. Zaprezentowano to wszystko, co – choć zazwyczaj znacznie mniej eksponowane, a dla podróżnych najczęściej niewidoczne – kryje się również pod nazwą stacja kolejowa [3], [4]. Istnieją także liczne publikacje z zakresu literatury przedmiotu, dotyczące dziejów poszczególnych linii kolejowych, a wśród nich te odnoszące się do zagadnień dziedzictwa architektonicznego. Jako przykład można wskazać prace dwóch badaczy: Grzegorza Kotlarza [5] i Ryszarda Stankiewicza [6]. Wszystkie opracowania wymienione są tytułem przykładu, ponieważ chociaż są pomocne w zrozumieniu ogólnych kwestii związanych z dziedzictwem transportu kolejowego, to – zgodnie z wyjaśnieniem na początku *Wprowadzenia* –nie odnoszą się bezpośrednio do styku zagadnień prawnej ochrony dziedzictwa kolei i wydatkowania środków funduszy UE.

Wsparcie ze środków unijnych dla sektora kolejowego

Zgodnie z *Umową Partnerstwa*, zawartą między rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Komisją Europejską, w perspektywie finansowej UE na lata 2014–2020 przewidziano dla polskiego sektora transportu kolejowego wsparcie w łącznej kwocie 10,2 mld euro. Stanowi to ponad 80% wzrost w stosunku do okresu programowania 2007–2013 [7, s. 122]. Na kwotę tę składa się wsparcie udzielane w ramach: *Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014–2020* (5 mld euro), instrumentu *Łącząc Europę* (ang. *Connecting Europe Facility* – CEF) (3,6 mld euro), 16 regionalnych programów operacyjnych (1,3 mld euro) oraz *Programu Operacyjnego Polska Wschodnia 2014–2020* (0,3 mld euro) (według danych Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej). Warto zauważyć, że najistotniejszym źródłem wsparcia inwestycji kolejowych jest Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014–2020. Program ten jest największym programem operacyjnym w historii UE. Ze środków funduszy unijnych w perspektywie finansowej na lata 2014–2020 wspierane są inwestycje w zakresie infrastruktury kolejowej (inwestycje w linie kolejowe), dworców kolejowych, terminali intermodalnych, taboru kolejowego pasażerskiego oraz towarowego (przede wszystkim przeznaczonego do wykonywania przewozów intermodalnych), systemów teleinformatycznych, systemów łączności i systemów sterowania ruchem kolejowym.

Najważniejsi beneficjenci i kategorie obiektów zabytkowych, objętych wsparciem funduszy unijnych

Z punktu widzenia ochrony i opieki nad zabytkami znaczenie mają w szczególności inwestycje dotyczące obiektów stanowiących element infrastruktury kolejowej (infrastruktury liniowej), takich jak: mosty, wiadukty, perony, nastawnie, strażnice przejazdowe, obiekty punktowej infrastruktury usługowej, niestanowiące – w rozumieniu przepisów prawa – infrastruktury kolejowej, ale tej infrastrukturze towarzyszące, w szczególności dworce kolejowe.

Zgodnie z *Ustawą z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym* [8] w skład infrastruktury kolejowej wchodzą określone elementy, ale pod warunkiem, że tworzą część linii kolejowej, bocznicy kolejowej lub innej drogi kolejowej lub są przeznaczone do zarządzania nimi, obsługi przewozu osób lub rzeczy lub ich utrzymania. Należą do nich: (1) tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek, (2)obrotnice i przesuwnice, (3) podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp, (4) obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp, (5) nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnali-

zacji i łączności, (6) budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują, (7) przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze, (8) hamulce torowe, (9) urządzenia do ogrzewania rozjazdów, (10) perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego, (11) rampy towarowe, w tym w terminalach towarowych, wraz z drogami dowozu i odwozu towarów do dróg publicznych, (12) drogi technologiczne i przejścia wzdłuż torów, mury ogradzające, żywopłoty, ogrodzenia, pasy przeciwpożarowe, zasłony odśnieżne; przejazdy kolejowo-drogowe i przejścia w poziomie szyn, w tym urządzenia i systemy służące zapewnieniu bezpieczeństwa ruchu drogowego i pieszego, (13) systemy oświetleniowe do celów ruchu kolejowego i bezpieczeństwa, (14) urządzenia przetwarzania i rozdziału energii elektrycznej na potrzeby zasilania trakcyjnego: podstacje, kable zasilające pomiędzy podstacjami i przewodami jezdnymi, sieć trakcyjna wraz z konstrukcjami wsporczymi, trzecia szyna z konstrukcjami wsporczymi oraz grunty, oznaczone jako działki ewidencyjne, na których znajdują się wymienione elementy. Warto zauważyć, że wśród elementów tworzących infrastrukturę kolejową wymieniono pewne elementy stacji pasażerskich, lecz nie dworce kolejowe. Te ostatnie nie są zasadniczo uznawane w prawie za element infrastruktury kolejowej.

W technologii transportu kolejowego przez dworzec kolejowy rozumie się budynek lub inne miejsce przeznaczone do odprawy pasażerskiej, w którym znajdują się punkty informacji i sprzedaży biletów, poczekalnia oraz punkty handlowe i usługowe. W pobliżu dworców kolejowych powinny znajdować się m.in. przystanki komunikacji miejskiej, postoje taksówek [9, s. 60]. Pojęcie dworca zostało zdefiniowane w sposób ogólny w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym [10, art. 4 pkt 2]. Zgodnie z tą ustawą, przez dworzec należy rozumieć miejsce przeznaczone do odprawy pasażerów, w którym znajdują się w szczególności: przystanki komunikacyjne, punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych. Aby możliwe było uznanie danego miejsca za dworzec, musi istnieć, oprócz przystanków komunikacyjnych, wyodrębniony punkt sprzedaży biletów oraz punkt informacji dla podróżnych. Elementów tych nie można utożsamiać z kasami fiskalnymi w pojazdach czy rozkładem jazdy wywieszonym na wiatach. Cechy takie ma każdy przystanek komunikacyjny. Dworzec zaś ma charakteryzować stały punkt sprzedaży biletów i stały punkt informacji dla podróżnych [11].

W ustawie o transporcie kolejowym zdefiniowano szczególny rodzaj dworca, tj. dworzec kolejowy. Jest to obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej. Za pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego należy uznać w szczególności elementy dworca bezpośrednio związane z odprawą podróżnych, takie jak kasy biletowe, poczekalnie czy punkty informacji pasażerskiej[1]. Tradycyjnie, w związku z obsługą podróżnych na dworcu kolejowym znajdują się także np. restauracje, bufety, sklepy. Według przepisów ustawy o transporcie kolejowym elementem czynnego dworca kolejowego jest poczekalnia, którą operator stacji pasażerskiej jest obowiązany zapewnić podróżnym. Dwo-

[1] Podobną opinię wyraził Prezes UTK w stanowisku cytowanym przez Przemysława Ciszaka i Marcina Kraśniewskiego. Wskazał, że powierzchnią przeznaczoną do odprawy podróżnych są poczekalnie, hole, przestrzeń przed kasami biletowymi, korytarze na dworcu kolejowym oraz perony [12, s. 171]. Swoje stanowisko Prezes UTK potwierdził w decyzji z 10 października 2018 r. w sprawie zmiany przez PKP S.A. regulaminu dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej [13]. Wskazał w niej, że przez powierzchnię służącą odprawie podróżnych należy rozumieć infrastrukturę wykorzystywaną wyłącznie do odprawy podróżnych, polegającej na zapewnieniu możliwości zakupu biletu, oczekiwania na pociąg oraz dotarcia na poziom peronów, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego przez specjalnie przeznaczone do tego ciągi komunikacyjne (drogi). Niezasadne jest zaś kwalifikowanie do powierzchni służącej odprawie podróżnych całej infrastruktury i powierzchni około dworcowej (tj. toalet, pryszniców, kaplic, trawników, terenów zielonych, miejsc parkingowych i postojowych dla pojazdów służących pasażerom do dotarcia do stacji pasażerskiej, postoje taksówek, infrastruktury komunikacji miejskiej itp.).

rzec może również obejmować urządzenia do wykonywania czynności związanych z prowadzeniem ruchu pociągów, a w szczególności stacyjne urządzenia sterowania ruchem kolejowym. Zdaniem Prezesa UTK, ponieważ dworzec stanowi obiekt przeznaczony do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, za dworzec może być uznany wyłącznie obiekt położony przy linii kolejowej, po której odbywa się ruch pociągów. W przeciwnym razie trudno jest bowiem uznać, by możliwe było korzystanie z niego przez podróżnych [13].

Z dotychczasowych rozważań wynika, że z punktu widzenia ochrony zabytków w kontekście realizacji inwestycji wspieranych ze środków funduszy UE szczególnie interesujące są podmioty odpowiedzialne za zarządzanie infrastrukturą kolejową, tj. zarządcy infrastruktury, oraz podmioty zarządzające dworcami kolejowymi, tj. operatorzy stacji pasażerskich.

Według danych GUS długość sieci kolejowej w Polsce wyniosła w 2018 r. ogółem 19,2 tys. km i w zdecydowanej większości była zarządzana przez podmioty należące do grupy PKP (prawie 99% całkowitej długości sieci kolejowej w Polsce) [14, s. 17], przede wszystkim przez Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe S.A. (PKP PLK S.A.). Ta spółka – będąca zarządcą głównej, narodowej infrastruktury kolejowej w Polsce – ma charakter typowego podmiotu administrującego. Koszty jej działalności są pokrywane z opłat za dostęp do infrastruktury kolejowej oraz z publicznych subsydiów. Udostępnia ona narodową infrastrukturę kolejową wszystkim zainteresowanym przewoźnikom na równych i niedyskryminujących zasadach. Oprócz głównego zarządcy infrastruktury infrastrukturą kolejową w Polsce zarządzają: CTL Maczki-Bór, DSDiK, Euroterminal Sławków, Infra Silesia, KP Kotlarnia – Linie Kolejowe, Pomorska Kolej Metropolitalna, PMT Linie Kolejowe, Cargotor, JSK oraz UBB Polska [15, s. 103].

W Polsce istnieje kilka tysięcy dworców kolejowych. Według danych GUS w 2018 r. czynnych było 635, spośród których 580 pozostawało w gestii PKP S.A. i innych zarządców infrastruktury kolejowej, natomiast 55 stanowiło własność lub było zarządzanych przez gminy [14, s. 18]. Obecnie PKP S.A. zarządza ponad 2,5 tys. dworców kolejowych, przy czym 579 jest czynnych, tj. obsługuje ruch pasażerski [16].

Analizowane wsparcie ze środków funduszy UE jest skierowane zasadniczo do dwóch podmiotów: PKP PLK S.A. oraz PKP S.A. Obie spółki powstały na podstawie ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe [17], z podziału narodowego przedsiębiorstwa kolejowego (w Polsce PKP) na podmioty zajmujące się różnego rodzaju działalnością w sektorze transportu kolejowego. Mają one w dużej mierze status podmiotów administrujących, tj. realizują zadania państwa w zakresie zapewnienia odpowiedniej infrastruktury transportowej.

Inwestycje PKP PLK S.A. są realizowane w ramach *Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku* przyjętego uchwałą Rady Ministrów [18]. Dokument ten ustanawia ramy finansowe i warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych do 2023 r., określa cele i priorytety inwestycyjne oraz poziom i źródła niezbędnego finansowania. Zgodnie z postanowieniami przywołanego dokumentu w obecnej perspektywie finansowej ma być przebudowane 9000 km linii kolejowych. Inwestycje PKP S.A. są natomiast dokonywane w ramach *Programu Inwestycji Dworcowych* na lata 2016–2023. Zakłada on modernizację 189 dworców kolejowych na terenie całej Polski. Efektem realizacji tego programu ma być spełnienie przez dworce najwyższych standardów w zakresie bezpieczeństwa i funkcjonalności, także dzięki wdrożeniu rozwiązań dostosowujących je do potrzeb osób o ograniczonej mobilności [19].

Wartość historyczna obiektów kolejowych

Pierwsza linia kolejowa na ziemiach polskich – Droga Żelazna Warszawsko-Wiedeńska – powstała w 1848 r. Pierwsza linia kolejowa leżąca w obecnych granicach Polski połączyła natomiast Wrocław z Oławą o 6 lat wcześniej – w 1842 r. Inwestycja ta jest jednak uznawana za czysto niemiecką, w odróżnieniu od budowy Drogi Żelaznej Warszawsko-Wiedeńskiej, stąd trudno traktować ją za początek polskich kolei. Początek rozwoju kolei na ziemiach polskich, przypadł na czas, kiedy

Polska była wymazana z mapy Europy, a terytorium naszego państwa było podzielone między trzy państwa zaborcze.

W przeciwieństwie do dużych miast, gdzie często wznoszono obiekty kolejowe, w tym szczególnie dworce według indywidualnych projektów, w niniejszych ośrodkach stosowano nierzadko znormalizowane (ustandaryzowane) rozwiązania, dostosowane jedynie do lokalnych warunków, dostępnych materiałów budowlanych oraz znaczenia danej miejscowości. Ponieważ okres rozwoju kolei był stosunkowo długi, także i te rozwiązania ulegały z biegiem lat przeobrażeniom. Niezależnie od powyższego, podział Polski między trzy państwa zaborcze i w tym zakresie zaowocował ogromną różnorodnością stylów architektonicznych i zastosowanych rozwiązań. W południowych regionach Polski istnieją obiekty wzniesione w stylu typowym dla Cesarsko-Królewskich Kolei Państwowych (niem. *kaiserlich-königliche Staatsbahnen* – kkStB), na terenach byłego zaboru rosyjskiego obiekty typowe dla kolei rosyjskich, nierzadko drewniane. Dworce na terenach niemieckich są zupełnie odmienne od tych spotykanych na terenie zaborów rosyjskiego i austriackiego. Prezentują różne rozwiązania architektoniczne, przy czym stylem powszechnie stosowanym w niemieckiej architekturze kolejowej jest tzw. styl rodzimy (niem. *Heimatsil*) [20, s. 12].

Styl architektoniczny obiektów kolejowych miał być nośnikiem pewnych idei. Nic zatem dziwnego w tym, że wraz z odrodzeniem państwa polskiego zaczęto wznosić obiekty w stylu architektonicznym całkowicie odmiennym od stylów stosowanych w państwach zaborczych. W okresie międzywojennym powstawały zatem obiekty kolejowe w tzw. stylu narodowym [21, s. 240–279], a także wybitne realizacje w stylu modernistycznym, jak chociażby wspaniałe wiaty i przystanki Warszawskiego Węzła Kolejowego [22, s. 73-84]. Również okres PRL-u pozostawił wiele ciekawych realizacji, w tym wartościowe obiekty zaprojektowane przez architekta Arseniusza Romanowicza.

Powyższe czynniki sprawiły, że w Polsce znajduje się wiele obiektów kolejowych zasługujących na ochronę i zachowanie. Często mają one charakter unikatowy. Realizowany obecnie wielki program inwestycyjny z jednej strony stanowi wielką szanse na rozwój dla polskich kolei, z drugiej zagraża zachowaniu zabytków kolejowych dla przyszłych pokoleń. Należy postawić pytanie, jakie działania podjąć, by wsparcie finansowe ze środków funduszy UE nie wiązało się z zagrożeniami dla kolejowych obiektów zabytkowych, lecz wręcz przeciwnie: by stanowiło szansę na odzyskanie przez nie dawnego blasku?

Administracja a ochrona zabytków kolejowych

Zrealizowanie celu niniejszego artykułu wymaga przyjrzenia się pojęciu administracji w kontekście analizowanych problemów. Dofinansowanie inwestycji kolejowych, jak również ich realizacja są bowiem zadaniem szeroko rozumianej administracji publicznej. Sposoby rozwiązania badanych problemów należy zatem odnosić do jej aktywności.

Administracja jest zjawiskiem społecznym. W tym sensie administrację należy rozumieć jako określony w czasie i przestrzeni zbiór ogniskowanych przez wyróżnione wartości, powtarzalnych i niepowtarzalnych zachowań ludzi administracji (funkcjonariuszy i pracowników administracji) [23, s. 12], [24, s. 31].

Administrację można określić jako system składający się z ludzi i ich wyposażenia, zorganizowany w celu stałej, systematycznej, skierowanej ku przyszłości realizacji wartości wyróżnionych ze względu na dobro wspólne [25, s. 55]. Kluczowe znaczenie dla właściwego przeanalizowania roli administracji w odniesieniu do konkretnego obszaru aktywności ludzkiej ma zatem zidentyfikowanie wartości, które zgodnie z wolą prawodawcy mają być urzeczywistniane w tym obszarze. Jak podkreśla Zbignbiew Cieślak, który przeprowadził szczególnie interesujące badania w zakresie aksjologii administracji, w procesie prawidłowego tworzenia i stosowania prawa niezwykle istotne jest właściwe zinwentaryzowanie osadzonych w prawie wartości [26, s. 59]. Autor ten definiuje wartość jako „stan rzeczy lub zdarzenie (przeszłe, teraźniejsze lub przyszłe) będące przedmiotem aprobującej oceny prawodawcy" [23, s. 40], [24, s. 13]. Wartość ma charakter relacji ocennej, obejmującej podmiot oceniający i to, co jest oceniane, czyli przedmiot oceny (pewien stan rzeczy). Z pojęciem wartości powiązane jest bezpośrednio pojęcie

celu, będącego tym, do czego się dąży i czemu coś służy [27]. To zatem nic innego niż dążenie do urzeczywistnienia oczekiwanego przez prawodawcę stanu rzeczy [24, s. 14], [25, s. 55]. W tym sensie, w pewnym uogólnieniu, można nawet uznać cel i wartość za pojęcia równoważne [por. 23, s. 43]. Chociaż trzeba podkreślić, że wartość może także sprowadzać się do dążenia do utrzymania istniejącego stanu rzeczy i w tym sensie zbliżać się raczej do pojęcia zadania niż celu.

Jak zauważa Cieślak, badanie wartości w prawie sprowadza się do analizy przejawianych zewnętrznie preferencji prawodawcy [23, s. 42]. Adam Szafrański wskazuje, że założenia aksjologiczne są wyrażane w prawie wprost lub wynikają z niego pośrednio. Do rzadkości należą sytuacje, gdy prawo expressis verbis odnosi się do wartości, których urzeczywistnieniu służy. Cieślak zaznacza nawet, że prawodawca nigdy nie wyraża w przepisach prawa swojego systemu ocen określonych stanów rzeczy [23, s. 41]. Wartości zakotwiczone w prawie są jednak „dane" przez normodawcę. Innymi słowy, można je zrekonstruować na podstawie obowiązujących przepisów prawa [26, s. 62]. Poza tym za aksjologią konkretnych regulacji prawnych stoją wyniki badań naukowych, powszechne opinie lub wartości uznawane społecznie [28, s. X].

Uwzględniając powyższe w analizowanym obszarze, można wyróżnić kilka podstawowych grup wartości:

1. Wartości związane z zapewnieniem efektywnego i sprawnego wdrażania funduszy UE, w tym wartości o charakterze prakseologicznym.
2. Wartości związane z poprawą jakości i konkurencyjności transportu kolejowego.
3. Wartości związane z zachowaniem dziedzictwa transportu kolejowego dla przyszłych pokoleń.

Wartości te są realizowane przez różne podmioty (beneficjentów, administrację odpowiedzialną za transport kolejowy, administrację odpowiedzialną za wdrażanie funduszy UE oraz administrację odpowiedzialną za ochronę zabytków) i na podstawie różnych przepisów. Brak właściwego określenia wzajemnych relacji między tymi wartościami, zasad ich koordynacji oraz rozwiązywania potencjalnych konfliktów między nimi może zagrażać zabytkom transportu kolejowego, jak i utrudniać wdrażanie funduszy UE w obszarze transportu kolejowego. Należy przy tym podkreślić, że realizacja inwestycji z wykorzystaniem środków funduszy UE nie może stać w sprzeczności z ochroną zabytków polskich kolei. Wręcz przeciwnie, art. 167 *Traktatu o funkcjonowaniu UE* [29] podkreśla znaczenie zachowania i ochrony dziedzictwa kulturowego. W tym zakresie mieści się niewątpliwie konieczność zachowania zabytków kolejowych dla przyszłych pokoleń. Niezbędne jest zatem zidentyfikowanie problemów w tym obszarze oraz wskazanie potencjalnych sposobów ich rozwiązania.

Główne problemy związane z zabytkami przy realizacji inwestycji dofinansowanych z funduszy UE i sposób ich rozwiązania

Zasadniczo wydatki ponoszone przez beneficjentów w ramach obecnie realizowanych inwestycji w sektorze transportu kolejowego kwalifikują się do otrzymania wsparcia z funduszy UE, jeżeli zostaną poniesione przed 31 grudnia 2023 r. [zob. 30, art. 65 ust. 2]. Konieczność przestrzegania reżimu prawnego wydatkowania środków z funduszy UE, w szczególności stosunkowo krótki okres kwalifikowalności wydatków, skutkuje dążeniem do szybkiego realizowania prac i niechęcią do wprowadzania zmian w przyjętych już rozwiązaniach. Nagromadzenie inwestycji powoduje znaczny wzrost kosztów materiałów i robót budowlanych, co dodatkowo przekłada się na poszukiwanie przez beneficjentów oszczędności (niechęć do finansowania lepszych dla zabytków, ale droższych rozwiązań). Wydaje się, że jednym z podstawowych problemów w tym zakresie jest niewłaściwe uwzględnianie obiektów zabytkowych na etapie projektowania robót budowlanych. Obecnie szczególnie popularne jest udzielanie zamówień na realizację robót budowlanych w obszarze szeroko rozumianej infrastruktury kolejowej w formule zaprojektowania i wykonania robót budowlanych. Jest tak m.in. dlatego, że beneficjenci funduszy UE (zamawiający) nie ponoszą w tym przypadku odpowiedzialności za sam projekt i jednocześnie wykonawca inwestycji może zostać wybrany znacznie szyb-

ciej. Projekt jest zatem realizowany wcześniej, niż gdy zamówienia na zaprojektowanie, a następnie na wykonanie robót budowlanych są udzielane oddzielnie, szybciej ponoszone są w jego ramach wydatki. Jeżeli jednak kwestia obiektów zabytkowych nie zostanie właściwie zaadresowana w programie funkcjonalno-użytkowym, za pomocą którego opisuje się przedmiot zamówienia w przypadku stosowania formuły zaprojektowania i wykonania robót budowlanych, to będzie to skutkować problemami na etapie realizacji inwestycji – zagrożeniem dla obiektów zabytkowych (których właściwe zachowanie nie zostało uwzględnione na etapie projektowania inwestycji), a także koniecznością modyfikacji rozwiązań kontraktowych, zawartych z wykonawcą robót (koniecznością zrealizowania dodatkowych robót lub wyższym kosztem robót zapewniających właściwe zachowanie obiektów zabytkowych). Warto przy tym zaznaczyć, że w zakresie zabytków prawo wskazuje jedynie, że część informacyjna programu funkcjonalno-użytkowego powinna się odnosić do zaleceń konserwatorskich konserwatora zabytków i to tylko, jeśli zamawiający posiada taki dokument [31, § 19]. Wydaje się, że rozwiązaniem tego problemu może być odejście od stosowania formuły: zaprojektuj i wybuduj na rzecz oddzielnego udzielania zamówień na zaprojektowanie i na wykonanie robót budowlanych i jednocześnie określenie dobrych praktyk dotyczące uwzględniania obiektów zabytkowych przy udzielaniu zamówień na projektowanie robót budowlanych. Alternatywnie możliwe jest stworzenie katalogu wskazówek i rekomendacji dotyczących uwzględniania kwestii odnoszących się do zabytków przy tworzeniu programu funkcjonalno-użytkowego tudzież odpowiednie doprecyzowanie przepisów prawa w tym zakresie.

Wydaje się, że niezwykle pomocne we właściwym zachowaniu dziedzictwa transportu kolejowego na etapie realizacji inwestycji dofinansowanych ze środków funduszy UE, a w szczególności na etapie projektowania robót budowlanych, byłoby stworzenie przez beneficjentów wsparcia unijnego dokładnej, cyfrowej bazy danych o obiektach zabytkowych, którymi zarządzają. Baza ta powinna być łatwa do rozbudowy oraz uzupełniania w miarę poszerzania wiedzy na temat dziedzictwa transportu kolejowego. Jednocześnie powinna być publicznie dostępna, tak by łatwo mogli korzystać z niej wszyscy interesariusze kolejowych projektów inwestycyjnych [32, s. 67].

Problemy rodzi również zastosowanie przepisów prawa UE, dotyczących technicznych aspektów infrastruktury kolejowej, do obiektów zabytkowych. Przede wszystkim chodzi o konieczność zapewnienia tzw. interoperacyjności transportu kolejowego. W tym miejscu należy wyjaśnić, czym jest interoperacyjność transportu kolejowego. Systemy transportu kolejowego w poszczególnych państwach Europy rozwijały się niezależnie od siebie. W związku z tym znacznie różnią się pod względem zastosowanych rozwiązań technicznych, np. szerokości toru, dopuszczalnej skrajni, systemu elektryfikacji kolei, systemów sterowania i zabezpieczenia ruchu kolejowego. Zróżnicowanie to negatywnie wpływa na możliwość prowadzenia przez przewoźników kolejowych działalności na unijnym rynku transportu kolejowego. Utrudnia bowiem i czyni bardziej kosztownym przejazd pociągiem z jednego kraju do drugiego. Rzeczywiste utworzenie jednolitego, europejskiego obszaru kolejowego wymaga zmiany tego stanu rzeczy, tj. przezwyciężenia tych różnic i osiągnięcia optymalnego poziomu harmonizacji technicznej. Realizacji tego celu służy przyjęcie na poziomie UE środków prowadzących do zapewnienia interoperacyjności europejskich kolei, definiowanej jako zdolność systemu kolei do zapewnienia bezpiecznego i nieprzerwanego przejazdu pociągów spełniających wymagany stopień wydajności. Zgodnie z prawodawstwem UE, w celu wyeliminowania przeszkód interoperacyjności należy stopniowo ograniczać liczbę przepisów krajowych, natomiast głównym narzędziem jej zapewnienia są Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności (TSI). Są one opracowywane przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej i przyjmowane przez Komisję Europejską. Odnoszą się do takich elementów (podsystemów) systemu kolei UE lub ich części, jak: infrastruktura, energia, sterowanie, tabor, ruch kolejowy, utrzymanie oraz aplikacje telematyczne dla przewozów pasażerskich i towarowych.

Obecnie realizowane inwestycje powinny zapewniać zgodność z wymaganiami interoperacyjności. Wiąże się z tym konieczność wprowadzenia szeregu zmian w istniejącej infrastrukturze. Niemniej jednak TSI nie regulują wszystkich kwestii i nie zawsze utrudniają właściwe zachowanie obiektów zabytkowych. Ponadto, jak wskazano w *Przewodniku stosowania technicznych specyfikacji*

interoperacyjności [33], TSI są przygotowywane z uwzględnieniem różnych nietypowych sytuacji. Jednocześnie mogą wystąpić nieoczekiwane sytuacje, które nie zostały przewidziane i uwzględnione w TSI. W takich przypadkach, jeżeli jest to uzasadnione, państwo członkowskie może wnioskować o odstępstwo w stosunku do niektórych TSI lub ich części. Odstępstwa przyznaje Komisja Europejska na wniosek danego państwa członkowskiego [33, s. 10].

Techniczne Specyfikacje Interoperacyjności dotyczą złożonych i skomplikowanych kwestii technicznych. Ich prawidłowe zastosowanie wymaga odpowiedniej wiedzy technicznej. Osoby wykonujące zadania w tym obszarze niekoniecznie muszą dysponować odpowiednimi informacjami w dziedzinie zabytków. Zrozumienie TSI może być podobnie trudne dla osób odpowiedzialnych za ochronę i opiekę nad zabytkami. Najlepszym rozwiązaniem tego problemu byłoby stworzenie odpowiedniego dokumentu, tj. wytycznych, wyjaśniających, w jaki sposób zapewnić przestrzeganie unijnych wymogów w zakresie interoperacyjności kolei przy jednoczesnym zachowaniu obiektów zabytkowych dla przyszłych pokoleń.

W celu rozwiązania zidentyfikowanych problemów niezbędne jest położenie większego nacisku na kwestie zachowania dziedzictwa transportu kolejowego w ramach systemu wdrażania funduszy UE. Właściwe zaadresowanie tej kwestii mogłoby polegać w szczególności na opracowaniu i wdrożeniu do stosowania niewiążącego prawnie dokumentu, który wyjaśniałby, w jaki sposób uwzględniać konieczność ochrony zabytków przy realizacji inwestycji w sektorze transportu kolejowego, dofinansowanych ze środków funduszy UE. Dokument ten łączyłby wiedzę z różnych obszarów. Stanowiłby pewnego rodzaju instrukcję, podręcznik, wytyczne. Wyjaśniałby obowiązujące przepisy prawa w analizowanym obszarze. Mógłby zawierać propozycje dobrych praktyk, opartych na wiedzy eksperckiej (z różnych dziedzin) oraz dotychczasowych doświadczeniach krajowych i zagranicznych. W szczególności dokument ten odnosiłby się do ochrony dziedzictwa transportu kolejowego na etapie udzielania zamówień na realizację inwestycji, jej projektowania, stosowania wymogów TSI itd. Mógłby także wskazywać właściwy sposób ułożenia relacje między poszczególnymi interesariuszami procesu realizacji inwestycji dofinansowanych ze środków funduszy UE, tj. w szczególności beneficjentami, administracją odpowiedzialną za transport kolejowy, wdrażanie funduszy UE i ochronę zabytków.

Podsumowanie

Ogromne środki pochodzące z funduszy UE stanowią niezwykłą szansą na modernizację polskiej kolei, zwłaszcza infrastruktury kolejowej, zarówno tej liniowej, jak i punktowej, tj. obiektów zarządzanych przede wszystkim przez PKP PLK S.A. oraz PKP S.A. Jednocześnie jednak bezprecedensowa skala programu modernizacji polskiej kolei niesie ze sobą zagrożenia dla zachowania zabytków transportu kolejowego dla przyszłych pokoleń. Podstawowym problemem w tym zakresie jest brak narzędzi właściwego określania relacji między poszczególnymi grupami wartości urzeczywistnianych przez różnych interesariuszy kolejowych procesów inwestycyjnych, tj. wartości związanych z rozwojem transportu kolejowego, sprawnym i efektywnym wdrażaniem funduszy UE czy ochroną dziedzictwa kolejowego. Wyraźnie widać to w szczególności na etapie udzielania zamówień na realizację inwestycji kolejowych, projektowania robót czy stosowania TSI. Rozwiązania tego problemu należy szukać w opracowaniu wytycznych wyjaśniających, w jaki sposób uwzględniać kwestię ochrony zabytków w procesie realizacji inwestycji w sektorze transportu kolejowego, dofinansowanych ze środków funduszy UE.

Bibliografia

[1] Dominas P., *Architektura Śląskiej Kolei Górskiej*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2014.
[2] Dominas P., *Mosty kolejowe na Śląsku do 1945 roku*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2019.
[3] Zieliński J., *Stacje kolejowe. Świat, Europa i Królestwo Polskie 1830–1915 : architektura i budwnictwo*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2019.
[4] Zieliński J., *Stacje kolejowe. Warszawa 1845–1915*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2019.
[5] Kotlarz G., *Magistrala węglowa. Śląsk – porty*, Eurosprinter, Rybnik 2017.

[6] Stankiewicz R., *Kolej transwersalna*, Eurosprinter, Rybnik 2011.
[7] *Programowanie perspektywy finansowej 2014–2020 – Umowa Partnerstwa*, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju, Warszawa 2014, https://www.funduszeeuropejskie.gov.pl/media/881/Umowa_Partnerstwa_pl.pdf, [data dostępu: 07.04.2020].
[8] *Ustawa z 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym*. Dz.U. z 2019 r. poz. 710 ze zm.
[9] Starczewska M. (red.), *Leksykon Terminów Kolejowych*, KOW, Warszawa, 2011.
[10] *Ustawa z 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym*. Dz.U. z 2019 r. poz. 2475 ze zm.
[11] *Rozstrzygnięcie nadzorcze Wojewody Małopolskiego z 8 października 2013 r*., WN-II.4131.1.20.2013.
[12] Ciszak P., Kraśniewski M., *Dostęp do stacji pasażerskiej w świetle nowelizacji ustawy o transporcie kolejowym z 16 listopada 2016 roku*, [w:] M. Pawełczyk, *Rynek Kolejowy. Współczesne prawne i sektorowe uwarunkowania ochrony konkurencji i konsumenta*, Ius Publicum, Warszawa 2017.
[13] *Decyzja nr DRRK-WR.714.12.2017.ŁB z 10 października 2018 r. w sprawie zmiany przez PKP S.A. regulaminu dostępu przez licencjonowanych przewoźników kolejowych do obiektu infrastruktury usługowej – stacji pasażerskiej*.
[14] GUS, *Transport – wyniki działalności w 2018 r.*, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa–Szczecin 2019.
[15] UTK, *Sprawozdanie z funkcjonowania rynku transportu kolejowego w 2018 r.*, Urząd Transportu Kolejowego, Warszawa 2019.
[16] https://www.pkp.pl/pl/dworce, [dostępne informacje] [data dostępu: 07.04.2020].
[17] *Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”*. Dz.U. z 2000 r. Nr 84, poz. 948.
[18] https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy, [data dostępu: 7 kwietnia 2020 r.].
[19] https://www.pkp.pl/pl/dworce, [dostępne informacje] [data dostępu: 7 kwietnia 2020 r.].
[20] Dominas P., *Kolej Wolsztyn–Luboń (Poznań)*, Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź 2011.
[21] Tejszerska A., *Styl narodowy w architekturze dworców kolejowych okresu międzywojennego*, [w:] M. Kapias, D. Keller (red.), *Piękne, użyteczne, zbędne… Obiekty kolejowe w Polsce*, Muzeum im. o. Emila Drobnego w Rybniku, Rybnik 2016.
[22] Skalimowski A., Z. Tucholski, *Modernistyczne wiaty i przystanki kolejowe Warszawskiego Węzła Kolejowego. O konieczności ochrony konserwatorskiej*, „Ochrona Zabytków” 2010, nr 1-4.
[23] Cieślak Z., *Zbiory zachowań w administracji państwowej. Zagadnienia podstawowe*, Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego, Warszawa 1992.
[24] Cieślak Z. (red.), Bukowska J., Federczyk W., Klimaszewski M., Majchrzak B., *Nauka administracji*, LexisNexis, Warszawa 2012.
[25] Cieślak Z., [w:] Z. Cieślak, Z. Niewiadomski, I. Lipowicz, G. Szpor (red.), *Prawo administracyjne*, LexisNexis, Warszawa 2011.
[26] Cieślak Z., *Podstawy aksjologiczne administracji publicznej w Polsce – próba oceny*, „Studia Iuridica” 2000, nr XXXVIII.
[27] *Słownik Języka Polskiego*, PWN, https://sjp.pwn.pl/.
[28] Szafrański A., *Prawo energetyczne. Wartości i instrumenty ich realizacji*, C.H. Beck, Warszawa 2014.
[29] *Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej*, wersja skonsolidowana. Dz.Urz. UE 2012 C 326/47.
[30] *Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1303/2013 z 17 grudnia 2013 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006*. Dz. Urz. UE 2013 L 347/320 z późn. zm.
[31] *Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z 2 września 2004 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy dokumentacji projektowej, specyfikacji technicznych wykonania i odbioru robót budowlanych oraz programu funkcjonalno-użytkowego, tj. z dnia 10 maja 2013 r.* Dz.U. z 2013 r. poz. 1129.
[32] Llano-Castresana U., Azkarate A., Sánchez-Beitia S., *The value of railway heritage for community development*, „Structural Studies, Repairs and Maintenance of Heritage Architecture XIII. WIT Transactions on The Built Environment” 131.
[33] *Przewodnik stosowania technicznych specyfikacji interoperacyjności*, dokument opracowany przez Agencję Kolejową UE, https://www.era.europa.eu/sites/default/files/activities/docs/tsi-application-guide_pl_0.pdf, [data dostępu: 07.04.2020].

Streszczenie

Zakrojony na szeroką skalę program inwestycyjny realizowany przez polską kolej, szczególnie w zakresie przeznaczonych na ten cel funduszy unijnych, stanowi zagrożenie dla zachowania dziedzictwa kolejowego w Polsce. W artykule zidentyfikowano podstawowe problemy występujące w tym obszarze, jak również przedstawiono propozycje możliwych sposobów ich rozwiązania.

Słowa kluczowe: zabytki kolejowe, dziedzictwo transportu kolejowego, kolejowe projekty inwestycyjne, fundusze UE

Abstract

A few remarks on the protection of cultural heritage. The case of railway investment projects co-financed from EU funds

The huge investment program implemented by the Polish railway, incentivised by EU funds allocated to it, is a threat to the preservation of the railway heritage. The article identifies the basic problems in this area and proposes possible ways to solve them.

Key words: railway historic buildings, rail transport heritage, railway investment projects, EU funds

Michał Jerczyński
miesięcznik „Świat Kolei”

Ochrona krajobrazu kulturowego linii kolejowych – praktyka i potrzeby

Wprowadzenie

Kolej żelazna w ciągu ponad 200 lat swojego istnienia stworzyła własny katalog form architektonicznych i inżynierskich, trwale wpisanych w krajobraz naturalny i antropogeniczny. W ten sposób stała się częścią krajobrazu kulturowego naszej planety, a w ramach własnej infrastruktury ukształtowała specyficzne założenia przestrzenne – swoiste wnętrza lub mikrokrajobrazy kolejowe. Typologia, analiza przestrzenna i formalna składników krajobrazu kulturowego kolei była podejmowana w pracach polskich autorów, a odnosiła się głównie do zagrożeń związanych z regresem infrastruktury kolejowej, obserwowanym do ok. 2005 r. Szczegółowych opracowań doczekały się indywidualne realizacje remontów zabytkowych obiektów kolejowych. Brakuje natomiast opracowań dotyczących kompleksowego uregulowania problematyki ochrony historycznych zespołów przestrzennych infrastruktury kolejowej. Niniejszy artykuł, oparty na wieloletnich obserwacjach terenowych i wywiadach z gestorami oraz użytkownikami majątku kolejowego, stanowi próbę diagnozy obecnego stanu ochrony krajobrazu kulturowego kolei na obszarze Polski w okresie intensywnej modernizacji infrastruktury kolejowej, trwającej od czasu wstąpienia Rzeczpospolitej Polskiej do Unii Europejskiej w 2004 r., przedstawia przykłady dobrych i złych praktyk w prowadzonych w tym okresie pracach modernizacyjnych. W wyniku analizy zjawiska zaproponowano szereg działań mogących złożyć się na standardy pomocne w usystematyzowaniu i zwiększeniu skuteczności działań ochronno-konserwatorskich.

Stan badań

W historiografii polskiego kolejnictwa dominuje podejście faktograficzne, ukierunkowanie na opracowanie historii poszczególnych linii kolejowych i stacji bądź dziejów transportu kolejowego w określonym regionie. Drugim kierunkiem badań, prowadzonych głównie nie przez historyków transportu, ale architektury, są liczne prace omawiające w różnych aspektach (formalnych, funkcjonalnych, przestrzennych) poszczególne dzieła architektury i inżynierii kolejowej. Zagadnienie krajobrazu kulturowego kolei i jego ochrony nie stanowiło zasadniczo przedmiotu tych badań, a autorzy poprzestawali zwykle na stwierdzeniu jego nieuchronnej degradacji. Intuicyjnie wyczuwane piękno kolejowego krajobrazu znajdowało uzewnętrznienie w nielicznych polskich publikacjach albumowych.

Teoretyczne podstawy ochrony krajobrazu kulturowego kolei próbowano sformułować w końcu lat 90. XX w., w ramach *V Programu Rządowego „Ochrona i konserwacja Zabytkowego Krajobrazu Kulturowego”* [1]–[3]. Omówienie tej problematyki przez Roberta Kolę – zarówno z teoretycznego punktu widzenia, jak i z uwzględnieniem ogólnie nakreślonych potrzeb i postulowanych form ochrony – zostało opublikowane w 2003 r. [4] W popularyzację idei ochrony kulturowego krajobrazu linii kolejowych zaangażował się Jerzy A. Baliński, który w swoich oraz współautorskich pracach prezentował szerokie spektrum składników tego krajobrazu i ich powiązania funkcjonalno-przestrzenne, a jednocześnie konstatował ich postępującą destrukcję [5]–[6]. Propozycje praktycznego rozwiązania problemu ochrony zabytkowych zespołów przestrzennych były wielokrotnie omawiane przez różnych autorów na przykładach konkretnych założeń [7], [8]. W aspekcie teoretycznym ochronę dziedzictwa kolei analizował Waldemar J. Affelt, proponując system kryteriów wartościujących i omawiając konteksty ochrony [9]. W badaniach brak dotąd diagnozy bezpośrednich przyczyn dewastacji krajobrazu kulturowego linii kolejowych w procesie modernizacji kolei i propozycji rozwiązań systemowych tego problemu.

Geneza ochrony zabytków przemysłowych kolejnictwa

Dzieje ochrony zabytków i teoretycznego uzasadnienia jej celu oraz form sięgają starożytności. Początkowo obejmowała ona dzieła sztuki oraz monumentalne budowle, mające być świadectwem świetności przodków i dawnych epok. Mniejszą wagę przykładano do formułowania zasad konserwacji tych pamiątek przeszłości. Jeszcze w dobie romantyzmu bardziej ceniono symboliczny wymiar zabytków niż ich walory poznawcze (naukowe). W XIX w. zwrócono uwagę na wartość krajobrazowych form naturalnych i dzieł architektury. Poza zakresem zainteresowania konserwatorów znajdowały się natomiast wytwory techniki i budowle utylitarne (wyjątkiem były budynki wiejskie, świadczące o tradycyjnej kulturze narodu) [10].

W odrodzonej Polsce w dekrecie Rady Regencyjnej z 31 października 1918 r. przyjęto jako podstawę ochrony zabytków ich wiek metrykalny (nie mniej niż 50 lat) i fakt „świadczenia o sztuce i kulturze epok ubiegłych" [11, s. 94]. W zbiorze tak rozumianych dzieł podlegających ochronie nie znalazły się obiekty kolejowe. Z kolei *Rozporządzenie Prezydenta RP z 6 marca 1928 r. o opiece nad zabytkami* wprowadziło formalno-prawne kryterium uznania obiektu za zabytek w postaci decyzji administracyjnej, tj. „orzeczenia władzy konserwatorskiej" [12, s. 538]. Poza zakresem rozważań pozostawiono wszystkie obiekty wzniesione po połowie XIX w., a więc całe dziedzictwo kolejnictwa.

Po 1945 r. priorytetowym zadaniem była ochrona najważniejszych zabytków zniszczonych w czasie wojny i restytucja zagrabionych zabytków ruchomych, a ponadto zabezpieczenie zasobu kultury pozostawionego na tzw. Ziemiach Zachodnich. Sprawa ochrony zabytków przemysłowych nie była wówczas uznawana za istotną [10]. Pierwsze obiekty kolejowe wpisano do rejestru zabytków dopiero w latach 1966–1967 (dworzec Wrocław Główny, następnie dworce Skierniewice i Sosnowiec-Maczki). Uzasadnieniem były głównie ich walory architektoniczne. Wciąż nieformalnie stosowana cezura czasowa dla zabytków (połowa XIX w.) oraz niechęć do spuścizny pozaborczej zostały zarzucone dopiero w latach 70. [13].

Praktyka obejmowania ochroną prawną poprzez wpis do rejestru zabytków tylko pojedynczych dzieł architektury czy inżynierii kolejowej trwała przez kolejne dwie dekady. Uznaniem historyków sztuki i architektury, tworzących trzon służb konserwatorskich, cieszyły się tylko budynki dworców kolejowych o ponadprzeciętnych walorach architektonicznych. Z perspektywy czasu można stwierdzić, że nie była to praktyka właściwa – nie tylko zresztą w odniesieniu do zabytków techniki. Zagadnienia ochrony krajobrazu kulturowego, na który składają się całe historycznie ukształtowane zespoły obiektów, należy uznać za stosunkowo nowe, bo są podejmowane dopiero od lat 70. XX w. [14].

Pod koniec lat 80. XX w., ze względu na kryzys gospodarczy i zamykanie nierentownych linii kolejowych, środowiska historyków i sympatyków kolei zaczęły zwracać uwagę na potrzebę ochrony całych zespołów stacyjnych czy linii kolejowych, tworzących techniczno-funkcjonalne bądź właśnie kulturowo-krajobrazowe całości. W latach 90. wiele sieci kolei wąskotorowych zostało objętych ochroną prawną, dzięki czemu przetrwały do dnia dzisiejszego. W końcu lat 80. wpisami objęto też, mniej lub bardziej kompleksowo, zespoły stacyjne w: Legnicy, Chojnowie, Ścinawie, Opolu. Był to początek obszarowych wpisów do rejestru zabytków infrastruktury kolejowej, czyli warunku pełnego zachowania walorów naukowych i kulturowych tej części kolejowego dziedzictwa. Działania te były podejmowane często z inicjatywy środowisk entuzjastów kolei, na podstawie ich wiedzy praktycznej, technicznej i historycznej. Na koniec 2019 r. wpisem do rejestru objęto 20 linii kolei wąskotorowych w całości lub częściowo, co zapewniło (niestety nie zawsze skutecznie) ochronę integralności ich infrastruktury, technologii i krajobrazu kulturowego [15].

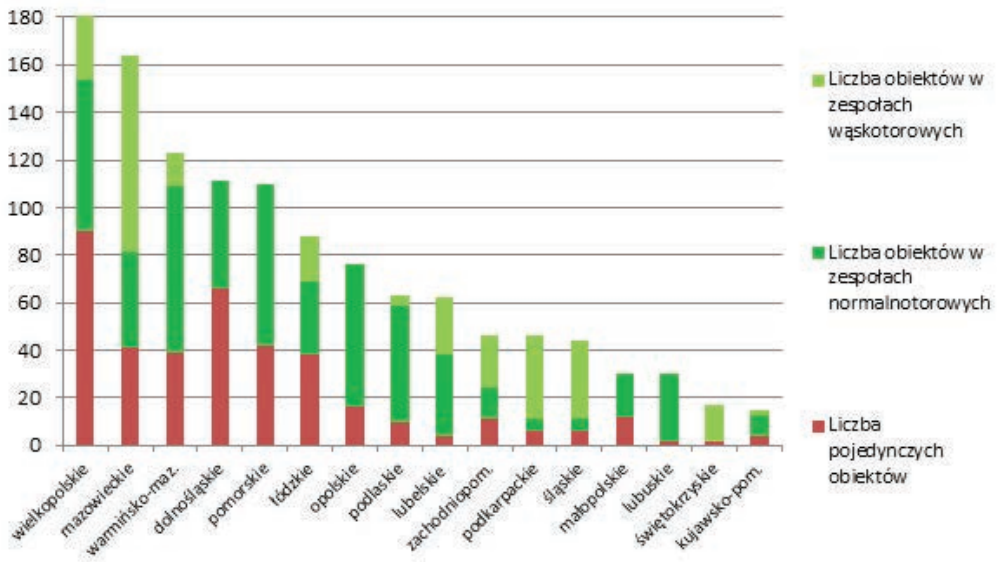
Znacznie gorzej sytuacja przedstawiała się po 1945 r. w zakresie ochrony historycznych (zwłaszcza zaś XIX- i XX-wiecznych) technologii i urządzeń technicznych. Inicjatywa Wincentego Kowalca z 1953 r. przygotowania specjalnego rozporządzenia, zobowiązującego zakłady przemysłowe powstałe przed 1918 r. do wytypowania zabytkowych maszyn i urządzeń podlegających ochronie musiała czekać na realizację 20 lat [16, s. 247], [17, s. 122]. Skanseny dawnej kolei zachowujące ciągi technologiczne in situ, organizowane na bazie parowozowni, zaczęły powstawać dopiero na początku lat 90.

Od końca lat 80. XX w. do ok. 2005 r. głównym problemem służb konserwatorskich i środowisk historyków kolei były likwidacje linii kolejowych i wyburzenia poszczególnych obiektów, które pod względem eksploatacyjnym stawały się kolei zbędne. Proces ten nie został jeszcze wyhamowany, bowiem służby kolejowe, w wyniku optymalizacji kosztów opuszczają kolejne budynki. Obiekty te, niekonserwowane, a często zamurowywane w słusznej obawie przed dewastacją, bez uprzedniej naprawy pokryć dachowych ulegają szybkiej degradacji. Stopniowo wygasza się również gospodarkę mieszkaniową, likwidując lokale mieszkalne na dworcach i nie zasiedlając ponownie budynków mieszkalnych niemożliwych do sprzedaży, które pozbawione lokatorów są błyskawicznie dewastowane. Tak więc działania ochroniarskie ukierunkowanie na ocalenie od likwidacji cennych, pojedynczych obiektów wciąż stanowią bardzo istotną część aktywności środowisk historyków i entuzjastów kolei oraz służb konserwatorskich.

Obecnie konieczne wydaje się wypracowanie standardów i dobrych praktyk w tym zakresie, bowiem stan ochrony krajobrazu kulturowego kolei, od czasu podjęcia w końcu lat 90. XX w. prac nad opracowaniem teoretycznych podstaw ochrony krajobrazu kulturowego kolei, nie uległ znaczącej poprawie.

Stan dzisiejszy prawnej ochrony dziedzictwa kolejowego

Regulacje prawne nie są remedium na problemy związane z dążeniem do zachowania dziedzictwa kulturowego. Tadeusz Szydłowski pisał: „Państwo nie potrafi drogą samych tylko zarządzeń administracyjnych powstrzymać barbarzyńskich rąk od niszczenia dokumentów kultury – konieczne jest w tym kierunku jak najusilniejsze współdziałanie społeczeństwa… uświadomienie o ważności zabytków i konieczności ich ochrony" [19, s. 728]. Świadomość administracji kolejowej w zakresie wartości naukowych i kulturowych dawnej infrastruktury kolejowej była jeszcze w ostatnich latach stosunkowo niska. W konsekwencji refleksja nad celowością zachowania tego czy innego urządzenia, budynku lub dzieła inżynierskiego łatwo ustępowała w obliczu konieczności unowocześniania, redukcji kosztów utrzymania czy wręcz fałszywie pojętej nowoczesności. Okazuje się, że to jednak decyzje administracyjne są bardziej skuteczne niż świadomość użytkowników w zakresie kolejowego dziedzictwa architektonicznego, dlatego przy ocenie stanu ochrony miarodajna jest analiza zabytków rejestrowych, ponieważ wpis do rejestru zabytków stwarza większe możliwości ingerencji służb konserwatorskich i osiągnięcia lepszych efektów. W przypadku zabytków objętych ewidencją



Il. 1. Liczba obiektów kolejowych wpisanych do rejestru zabytków w poszczególnych województwach – stan na koniec 2019 r. (oprac. M. Jerczyński na podstawie: [15])

gminną czy wojewódzką w sytuacji konfliktu interesów właściciel i inwestor stoją na wygranej pozycji i mają większą możliwość przeforsowania swojej wizji remontu czy wręcz likwidacji obiektu.

Według danych Narodowego Instytutu Dziedzictwa na koniec 2019 r. wpisem do rejestru zabytków było objętych 1209 obiektów kolejowych różnej rangi – od monumentalnych budynków po niewielkie przepusty pod torami na liniach wąskotorowych czy żurawie wodne (liczba ta nie jest dokładna ze względu na różny stopień szczegółowości opisu poszczególnych zabytków i ich części składowych – w niektórych przypadkach wymienione są wszystkie budynki i budowle, w innych operuje się ogólnikowymi, nieostrymi pojęciami typu układ przestrzenny). Biorąc pod uwagę, że ogólna liczba budynków i budowli należących do sieci kolejowej Polski sięgała jeszcze niedawno ok. 100 tys., nie jest to duży odsetek. Wśród wpisanych do rejestru obiektów 389 stanowiło pojedyncze budynki lub budowle bądź zespoły złożone z dwóch obiektów (był to np. dworzec z przyległą wiatą peronową). Pozostałych 817 obiektów było zgrupowanych w 91 chronionych zespołach (il. 1).

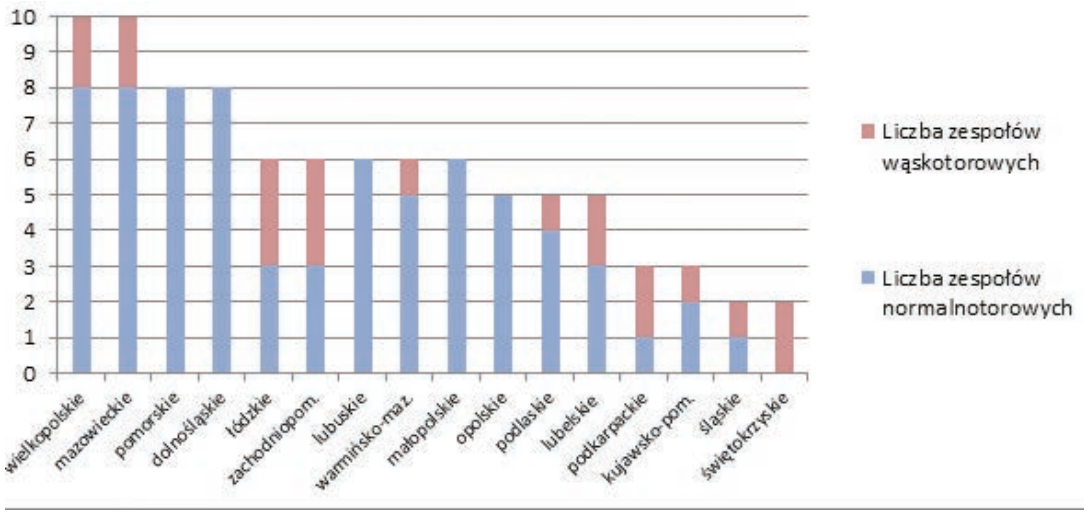
Można więc stwierdzić, że istnieje i staje się coraz powszechniejsza tendencja do obejmowania wpisem do rejestru zabytków nie pojedynczych budynków, zwykle dworców lub wodociągowych wież ciśnień, ale całych założeń. Ma to głębokie uzasadnienie w potrzebie zachowania i dokumentowania technologii pracy kolei, a nie tylko walorów architektonicznych wyrwanych z kontekstu dzieł budownictwa, oczywiście obiektywnie cennych, ale będących de facto opakowaniem dla technologii – co słusznie zauważył Piotr Gerber [18, s. 28].

Jednak z owych 91 zespołów blisko 1/4 (22%) to linie kolei wąskotorowych z 264 obiektami, których długość w 1989 r. wynosiła ok. 2500 km wobec dziesięciokrotnie większej długości linii normalnotorowych. Wpis do rejestru zabytków całej linii kolejowej wraz z infrastrukturą stacji i obiektami inżynierskimi jest bez wątpienia najwyższą formą ochrony dziedzictwa przemysłowego, która – z pewnymi wyjątkami – sprawdziła się w praktyce. Obecnie tą formą ochrony objęte są zaledwie dwie linie kolejowe: Kętrzyn–Węgorzewo i Racławice Śl.–Głubczyce – obie w trybie interwencyjnym ze względu na zagrożenie likwidacją lub przynajmniej degradacją infrastruktury.

Pozostałe wpisane do rejestru zabytków układy przestrzenne obejmują lokomotywownie, warsztaty naprawcze, osiedla kolejarskie i części stacji kolejowych. Ich zestawienie z podziałem na województwa jest przedstawione na il. 2.

Długotrwałość procedur administracyjnych skutkuje niejednokrotnie tym, że od momentu inwentaryzacji zespołu do wydania decyzji część jego składowych jest wyburzana.

Większość zespołów została wpisana do rejestru zabytków już w XXI w. Wskazuje to wprawdzie na korzystną ewolucję praktyki administracyjnej, jednak działania służb konserwatorskich wymagają jeszcze doskonalenia w dwóch kierunkach:



Il. 2 Liczba zabytkowych zespołów przestrzennych kolei wpisanych do rejestru zabytków w poszczególnych województwach – stan na koniec 2019 r. (oprac. M. Jerczyński na podstawie: [15])

1. Jakości merytorycznej zakresu decyzji poprzez głębszą analizę wartości historycznych poszczególnych obiektów, często tylko z pozoru mało wartościowych (w razie potrzeby popartą ekspertyzami).

2. Większego zdecydowania we wszczynaniu postępowań w sprawie wpisu cennego układu przestrzennego w sytuacji zamiaru właściciela dokonania jego dezintegracji (rozbiórki kluczowych obiektów).

W celu ukierunkowania prób opracowania standardów ochrony obiektów kolejowych, ich zespołów i ogólnie krajobrazu kulturowego kolei konieczne jest omówienie występujących problemów strukturalnych oraz zaprezentowanie przykładów dotychczasowych dobrych i złych praktyk w tym zakresie.

Ochrona dziedzictwa w procesie inwestycyjnym

Od wstąpienia Polski do Unii Europejskiej, wraz z napływem środków pomocowych rozpoczął się proces intensywnej modernizacji krajowej sieci kolejowej. Działania te zrodziły nowe zagrożenia dla dziedzictwa kulturowego. Presja na szybki i terminowy przerób jak największych przyznanych Polsce na ten cel środków finansowych powoduje, że preferowane są tzw. modernizacje linii (czyli praktycznie budowa ich od nowa) zamiast remontów. Proces inwestycyjny, obejmujący swym zasięgiem już nie pojedyncze obiekty, ale cały krajobraz kulturowy linii kolejowej, toczy się najczęściej pod znakiem konfliktu między inwestorem a potrzebami ochrony dziedzictwa (il. 3). Inwestor, niemający świadomości lub nieprzyjmujący do wiadomości wykazanych przez ekspertów wartości kulturowych zarządzanego majątku, z własnej inicjatywy na ogół nie podejmuje działań ochronnych i stara się tak prowadzić postępowania administracyjne w procesie budowlanym, aby uśpić czujność służb konserwatorskich lub uczynić prawnie nieskutecznymi ich działania. Co istotne, preferowanie nowych rozwiązań konstrukcyjnych zamiast remontu i modernizacji istniejących obiektów historycznych nie zawsze jest podyktowane rzeczywistą redukcją kosztów inwestycji, a częściej prostotą projektowania i standaryzacją rozwiązań. W sytuacji sporu konserwatora zabytków z inwestorem nie są odosobnione przypadki zlecania przez tego drugiego tendencyjnych ekspertyz, mających wykazać zagrożenie bezpieczeństwa życia i mienia w przypadku pozostawienia i remontu istniejącego obiektu. Innym przejawem, utajonego tym razem, konfliktu interesów jest informowanie administracji architektoniczno-budowlanej i służb konserwatorskich o zamiarze rozbiórek budynków w taki sposób, aby odwrócić uwagę od ich rzeczywistego charakteru, deklarując np. likwidację budynków gospodarczych.

Warunków zachowania kulturowego krajobrazu linii kolejowych nie poprawiają braki w planowaniu przestrzennym gmin czy województw. Koronnym tego przykładem są zapisy w wojewódzkim programie opieki nad zabytkami woj. łódzkiego [20], który przewiduje powstanie m.in. pasma kulturowego Kolei Warszawsko–Wiedeńskiej, a pozostał dokumentem martwym. Tymczasem zarówno na terenie tego województwa, jak i dwóch sąsiednich województw, mazowieckiego oraz śląskiego,

Il. 3. Przemiana tradycyjnego krajobrazu kulturowego kolei w wyniku modernizacji infrastruktury kolejowej (fot. M. Jerczyński)

dokonano w trakcie modernizacji linii lub nadal dokonuje się rozbiórek historycznych budynków czy wycinki historycznie zakomponowanych zadrzewień (il. 4).

Zarysowują się jednak w tym zakresie również pozytywne tendencje. Z dwóch głównych właścicieli i zarządców majątku kolejowego: Polskich Kolei Państwowych S.A. (PKP S.A.) i PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. (PKP PLK S.A.), ta pierwsza spółka, odpowiadająca m.in. za budynki dworców kolejowych, w ostatnich latach nie tylko werbalnie deklaruje poszanowanie dla dziedzictwa

Il. 4. Destrukcja krajobrazu kulturowego szlaku Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej w wyniku prac modernizacyjnych w latach 2005–2015 (fot. M. Jerczyński)

historycznego, ale i aktywnie współpracuje ze służbami konserwatorskimi przy remontach dworców (również tych niewpisanych do rejestru zabytków). Nie stanowi to jednak przeszkody w podejmowaniu równolegle decyzji o rozbiórce innych obiektów.

Zbyt małą wagę przywiązuje się do realizacji w odniesieniu zabytków kolejnictwa ochrony czynnej, polegającej na nadawaniu obiektom nowych funkcji, niekolidujących z wartościami historycznymi [10, s. 35].

Przykłady dobrych i złych praktyk w ochronie krajobrazu kulturowego kolei

Dobre praktyki

Podstawą współczesnych teorii konserwatorskich były w dużej mierze poglądy i rozważania XIX-wiecznych romantyków, mimo że przedkładały one emocje nad walor poznawczo-naukowy. Krytyk mody na historyzujące restauracje, John Ruskin, twierdził, że restauracja zabytku (określana dziś modnym terminem „rewitalizacja") powoduje „zniszczenie najradykalniejsze, jakie znieść budowla może" i prowadzi do powstania „modelu budowli" [21, s. 53–54]. Uznawane do dziś teoretyczne podstawy konserwacji zabytków ogłosił w 1903 r. Alois Riegl [22]. Dzisiejsza praktyka renowacji zabytków architektury nieco odeszła od purystycznych poglądów romantyków i dopuszcza odnawianie elementów budowli czy kontrastujące uzupełnianie ich nowoczesnymi wtrętami mającymi poprawić funkcjonalność obiektu. Należy mieć na uwadze, że budynki dworcowe jako obiekty użyteczności publicznej z trudem poddają się wymogom konserwatorskim (np. wymogom TSI PRM). Z tym większym uznaniem należy ocenić liczne w ostatnich latach remonty budynków dworcowych prowadzone przez PKP S.A., gdzie zadbano nie tylko o wygląd elewacji, ale i o zachowanie historycznego (lub o odpowiednie stylizowanie) wystroju wnętrza oraz otoczenia budynku, w tym peronów z wiatami. Wymienić tu można choćby dworce w takich miastach, jak: Wrocław (Dwo-

Il. 5. Granicę między różnymi zarządcami infrastruktury wyznacza płot „tnący" zespół przestrzenny.
Źródło: By Travelarz licencja CC BY-SA 3.0 pl, https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=44343619

rzec Główny), Przemyśl, Bielsko Biała, Skierniewice, Malbork, Iława (Dworzec Główny), Opole (Dworzec Główny) czy Modlin, gdzie co prawda brak historycznego otoczenia, ale pieczołowicie odtworzono klimat dawnego wnętrza. Interesująco zapowiada się remont dworca w podwrocławskim Smolcu, gdzie postanowiono zachować budynek dawnych ustępów z dobudowanymi w późniejszym okresie obiektami gospodarczymi poprzez ich adaptację na wiatę rowerową. Dawny charakter stacji utrzymano również przy remoncie peronów i wiat we Wrocławiu Leśnicy.

Do kategorii dobrych praktyk należy też zaliczyć pozostawienie w terenie podczas modernizacji linii kolejowej Opole Zachodnie–Nysa nieczynnej napowietrznej linii teletechnicznej, stanowiącej przez półtora wieku jeden z bardziej charakterystycznych elementów krajobrazu linii kolejowych. Warto o tym aspekcie pamiętać przy modernizacjach innych szlaków kolejowych.

Istotny postęp dokonał się w zakresie standardów wizualnych obowiązujących w spółce PKP PLK S.A. Ostatnie uchwały Zarządu PKP PLK S.A. z 2018 i 2019 r. praktycznie wyeliminowały z nowych realizacji i nowo rozpoczynanych inwestycji remontowych kolory elewacji, dachów i elementów małej architektury inne niż naturalne (uzupełnione o kolor granatowy dla informacji wizualnej) [23], [24].

Złe praktyki

Zasada ograniczenia interwencji czy to w krajobraz kulturowy, czy w zachowany w układzie i formie budynków oraz budowli proces technologiczny, będący świadectwem minionej epoki, nie zawsze znajduje zastosowanie przy modernizacjach linii kolejowych.

Proces budowlany na liniach i stacjach kolejowych, nawet w przypadku remontu odtworzeniowego, od początku naznaczony jest kilkoma czynnikami strukturalno-organizacyjnymi, które znacząco wpływają na efekt końcowy robót, z punktu widzenia ochrony krajobrazu kulturowego, i na możliwości ingerencji służb konserwatorskich w czasie jego trwania.

Il. 6. Chaos kolorystyczny peronu i oddzielenie wyremontowanego, zabytkowego dworca od linii kolejowej ekranem dźwiękochłonnym (fot. M. Jerczyński)

Czynnik konfliktu zarządców

Obiekty budowlane i urządzenia techniczne stacji i linii kolejowej, stanowiące historycznie ukształtowaną, funkcjonalną i krajobrazową całość, są od 2001 r. zarządzane przez co najmniej dwa odrębne prawnie podmioty: PKP S.A. i PKP PLK S.A. Rażące skutki tej dwoistości zarządu – poza przypadkami dysonansu czysto estetycznego, gdy unowocześnione perony przylegają do nieczynnego, zabitego deskami lub zamurowanego budynku dworca – są widoczne w krajobrazie stacji, gdzie granicę między majątkiem obu spółek często wyznacza metalowy płot ustawiony wzdłuż peronu i oddzielający zespół budynków stacyjnych PKP od części peronu należącej do PLK (il. 5).

Powszechną praktyką jest ustawianie przez zarządcę linii kolejowej nowoczesnych tablic informacyjnych na peronach w taki sposób, że przesłaniają widok na historyczny budynek dworca.

Innym przykładem braku koordynacji prac jest montaż wiat peronowych typu autobusowego tuż przed elewacją dworca, który na skutek użycia takiego zamiennika poczekalni jest zamykany dla podróżnych i nieużytkowany niszczeje. Ten sam efekt przynosi konflikt interesów ekonomicznych między obiema spółkami, na skutek czego urządzenia sterowania ruchem kolejowym znajdujące się w pomieszczeniach nastawni w budynkach dworcowych są demontowane, a nowe instaluje się w zespołach kontenerowych ustawianych obok dworca przy peronie. Jeśli do tego doda się politykę likwidacji mieszkań w budynkach dworcowych, powstaje gotowa recepta na opuszczoną ruinę bądź zmodernizowany pustostan.

Czynnik sztywnych standardów

Od połowy lat 90. XX wieku zarządca infrastruktury kolejowej posiadał opracowane własne standardy wizualne obiektów kolejowych, radykalnie odbiegające jednak od wzorców historycznych (il. 6) [23]–[27]. Aktualne wzorce są zapisywane w opisach przedmiotów zamówienia i uznawane za wiążące dla wykonawców robót. Zapisana w standardach możliwość odstąpienia od nich w przypadku zespołów zabytkowych nie zawsze jest stosowana, gdyż rodzi to dodatkowe utrudnienia dla projektanta i wykonawcy.

Wynikające z pierwszych wzorców niekorzystne zjawiska w sferze kolorystyki, choć wciąż trwają w krajobrazie, zostały radykalnie ograniczone po 2015 r., gdy do stosowania przyjęto jednolite dla obu spółek, tj. PKP S.A. i PKP PLK S.A., standardy identyfikacji wizualnej [30], [31] z przewagą barw granatowej i szarej. Oznaczało to zdecydowany postęp w harmonizacji krajobrazu kolejowego, choć i tu daje się zauważyć nadmierny schematyzm stosowania i zbyt rzadkie korzystanie z możliwości odstępstw od standardów w obiektach lub założeniach przestrzennych o wartościach historycznych [28]–[29].

Przyjęty dziś np. nowy standard wiat peronowych (typu przystankowego) powoduje, że typowy projekt powtarza się na wszystkich stacjach niezależnie od kontekstu kulturowego, a zdarzają się również przypadki, gdy oryginalne, 100-letnie wiaty peronowe były zastępowane nowymi konstrukcjami, zupełnie niedopasowanymi do historycznego krajobrazu stacji il. 7.

Il. 7. Grabowno Wielkie - historyczna wiata poczekalni peronowej zastąpiona nowoczesną konstrukcją (fot. M. Jerczyński)

W Polsce przyjęto jako standardowe tanie w projektowaniu i łatwe w montażu, ciężkie, kratownicowe, bramkowe konstrukcje wsporcze sieci trakcyjnej na stacjach, bardzo ingerujące w krajobraz, zamiast powszechnego w licznych krajach Europy Zachodniej lekkiego zawieszenia poprzecznego.

Czynnik fałszywie pojętej estetyzacji i modernizacji

Jednym z podstawowych zagrożeń dla zachowania krajobrazu kulturowego linii i stacji kolejowych jest fałszywie pojęta estetyzacja. W jej ramach z otoczenia modernizowanej linii czy stacji usuwa się wszelkie obiekty, które w danej chwili wydają się zbędne lub brakuje woli ich rewitalizacji czy choćby zewnętrznego odnowienia i zabezpieczenia. Działania tego rodzaju są przeprowadzane bez uprzedniej analizy wartości historycznych (również w kontekście funkcji spełnianej niegdyś w procesie technologicznym pracy kolei) i często bez żadnych uzgodnień, na podstawie doraźnych, operatywnych poleceń.

Pod pretekstem realizacji przepisów ustawy o transporcie kolejowym wycina się historycznie ukształtowane założenia parkowe przy dworcach i kompozycje zieleni dekoracyjnej.

Codziennym obrazem szlaków kolejowych w Polsce są budynki dworcowe utrzymane w stosunkowo poprawnym stanie technicznym, ze stanowiącymi ich integralną część, ale całkowicie pozbawionymi opieki i konserwacji magazynami towarowymi, które w konsekwencji są stopniowo rozbierane.

Kuriozalnymi działaniami w kontekście ochrony dziedzictwa techniki kolejowej jest np. likwidacja historycznych urządzeń zabezpieczenia ruchu kolejowego wokół czynnej i znanej szeroko nawet poza granicami Europy Parowozowni Wolsztyn (ostatnio stacja Tuchorza w 2019 r.).

Czynnik braku adekwatnych standardów konserwatorskich

W przypadku budynków zabytkowych o metryce ponadtrzystuletniej zostały wypracowane dość rygorystyczne standardy konserwatorskie [32]. Obiekty kolejowe w zakresie substancji budowlanej rzadko reprezentują naprawdę dawne techniki budowlane i rozwiązania materiałowe. Dlatego w odniesieniu do nich tym istotniejsze wydaje się zachowanie – jeżeli dotrwały – oryginalnych rozwiązań przestrzenno-funkcjonalnych, detali wystroju oraz wyposażenia technicznego, a także zewnętrznych urządzeń technicznych i małej architektury.

Wnętrza budynków są wprawdzie mniej widoczne w krajobrazie stacji, ale wpływają na spójny odbiór wizualny całego założenia (nie mówiąc już o tak fundamentalnym czynniku jak wartość naukowa). Tymczasem wciąż praktykuje się daleko idące przebudowy wnętrz budynków dworcowych i nadawanie im jednolitej, współczesnej, biało-niebieskiej kolorystyki w miejsce zachowanych jeszcze (choć oczywiście nie wszędzie), zbliżonych do oryginalnych wypraw, boazerii czy posadzek. W obecnej praktyce remontów (zarówno prowadzonych pod nadzorem konserwatorskim, jak i bez niego) przykłada się nieproporcjonalnie małą wagę do autentyzmu wnętrz oraz patyny elewacji.

Wnioski i postulaty

Powodem nadmiernych i nie zawsze uzasadnionych ingerencji w krajobraz kulturowy kolei jest niedostateczna świadomość (lub niekiedy brak dobrej woli) inwestorów oraz niedostateczny nadzór, nie zawsze dobrze przygotowanych merytorycznie służb konserwatorskich, nad opracowaniem dokumentacji przedprojektowej, projektowej i wykonawczej. Do przyczyn pierwotnych należy zaliczyć brak ujednoliconej inwentaryzacji i waloryzacji zasobu oraz stosownie do niej nadanych sankcji prawnych (form ochrony). Należy mieć oczywiście świadomość, że przystosowanie sieci kolejowej do współczesnych wymogów eksploatacyjnych nie zawsze uda się pogodzić z potrzebą zachowania istniejących zespołów budowlanych czy niekiedy nawet pojedynczych obiektów do celów naukowych czy kulturowych. Z tego względu należałoby zastosować jako standard następujące działania:

1. Wprowadzić obligatoryjne opracowywanie jako składnika dokumentacji przedprojektowej analizy wpływu inwestycji na krajobraz kulturowy, analogicznie do wymogu sporządzania analiz środowiskowych i badań archeologicznych (wykonanie takiej analizy w stosunku do pojedynczych obiektów zabytkowych poddawanych robotom budowlanym proponuje w swoich standardach Jan Tajchman [32, s. 9–10]). W warunkach dofinansowania projektów ze środków unijnych i budżetowych powinien znaleźć się obowiązek przeznaczenia określonego procentu budżetu na analizę historyczno-konserwatorską. Przy realizacjach ze środków własnych inwestora należy rozważyć finansowanie takiej analizy ze środków budżetowych. Wykonane analizy powinny być weryfikowane przez niezależne podmioty (instytucje, ekspertów) w celu wykluczenia stronniczości.

2. W przypadku obiektów i zespołów historycznych położonych na modernizowanych liniach kolejowych ograniczyć zbędne, niedostatecznie uzasadnione merytorycznie ingerencje „unowocześniające" oraz rozbiórki obiektów być może tylko chwilowo nieużytkowanych. Konieczne byłoby również wprowadzenie na szerszą skalę projektowania indywidualnego, a przypadku najcenniejszych zespołów na liniach elektryfikowanych stosować zawieszenia poprzeczne sieci trakcyjnej.

3. Objąć zwiększonym nadzorem historyczne wyposażenie techniczne budynków oraz urządzenia techniczne lub ich relikty w terenie, historyczny detal i dawne rozwiązania konstrukcyjne w zakresie małej architektury obszarów kolejowych, a także ograniczyć czyszczenie elewacji ceglanych, pozbawiające zabytki waloru autentyzmu i „dawności".

4. Ograniczyć szkodliwe praktyki likwidacji w budynkach stacyjnych (nie tylko dworcowych) dotychczasowych funkcji (nastawni, lokali mieszkalnych), ponieważ ich skutkiem są trudne do alternatywnego zagospodarowania pustostany; w przypadku znalezienia i zagwarantowania przed rozpoczęciem inwestycji nowych form zagospodarowania zastrzeżenie takie nie miałoby zastosowania.

Ponadto w celu usunięcia jednej z systemowych przyczyn dezintegracji zespołów przestrzennych poprzez rozbiórki „zbędnych" budynków należałoby:

1. Zainicjować zmiany legislacyjne zmierzające do zwolnienia z podatku od nieruchomości właścicieli obiektów zabytkowych, również tych użytkowanych gospodarczo (co jest przejawem właściwego ich wykorzystania). Miałoby to dotyczyć nie tylko tych indywidualnie wpisanych do rejestru zabytków, ale również ewidencyjnych i wchodzących w skład zespołów. Obecnie nadmierny fiskalizm jest jednym z głównych powodów rozbiórek nieużytkowanych, ale cennych historycznie budynków kolejowych (czy ogólnie przemysłowych)[1].
2. Wobec faktu, że wprowadzanie na szeroką skalę komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym nie pozwoli na zachowanie czynnych urządzeń mechanicznych, należy pilnie podjąć działania w kierunku wyznaczenia dwóch kategorii linii kolejowych podlegających ochronie:
   - linii muzealnych, wyłączonych już dziś z regularnej eksploatacji, na których byłyby gromadzone (w drodze translokacji) i przywracane do funkcjonalności zabytkowe urządzenia techniczne, zachowywane tradycyjne formy budynków i budowli kolejowych itp.;
   - linii czynnych w ramach sieci kolejowej PKP PLK S.A. lub innych zarządców infrastruktury kolejowej, które ze względu na wartości kulturowe i jednocześnie niezbyt duże obciążenie przewozami mogłyby być wyłączone z głębokiej modernizacji i w miarę możliwości technicznych utrzymywane w stanie zabezpieczającym ich wartości naukowe, artystyczne, krajobrazowe i emocjonalne (jako pomniki kultury technicznej).

Bibliografia

[1] Bylina L., *Ochrona zabytkowego krajobrazu kulturowego opuszczonych linii wąskotorowych w Polsce*, [maszynopis], Kraków 1996.

[2] Holewiński M., *Ochrona zabytkowego krajobrazu kulturowego zespołów architektonicznych i liniowych systemów inżynierskich galicyjskiej kolei transwersalnej (na przykładzie historycznej linii kolejowej Chabówka – Nowy Sącz)*, [maszynopis], Kraków 1996.

[3] Kola R., Problematyka ochrony i konserwacji zabytkowego krajobrazu obszarów komunikacji kolejowej", mnps, Toruń 1998.

[4] Kola R., *Zabytkowy krajobraz obszarów komunikacji kolejowej. Z zagadnień ochrony i konserwacji* , „Ochrona Zabytków" 2003, nr 1–2, s. 182–201.

[5] Baliński J.A., *Zagrożenia i degradacja technicznych elementów krajobrazu kolejowego w Wielkopolsce*, [w:] Czarnecki W., Proniewski M. (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok 2005, s. 235–244.

[6] Balińska G.M, Baliński J.A., Balińska D., *Krajobraz z koleją. Drogi żelazne Wielkopolski*, Oficyna Wydawnicza Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 2011.

[7] Kononowicz A., *Urbanistyka i architektura kolejarskiego osiedla Brochów we Wrocławiu*, [w:] Czarnecki W., Proniewski M. (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok 2005, s. 295–306.

[8] Michałowski K., Bogucka A., *Węzeł kolejowy w Węgorzewie – historia, architektura, koncepcja ochrony,* [w:] Czarnecki W., Proniewski M. (red.), *Obiekty kolejowe. Układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, Białystok 2005, s. 307–313.

[9] Affelt W.J., *Zachowanie dziedzictwa kolei dla przyszłych pokoleń*, [w:] Guttmeyer K., Jagiellak A., Świątek P. (red.), *Zabytkowa infrastruktura kolejowa Polski i Niemiec. Dialog konserwatorski Warszawa–Berlin*, Warszawa 2018, s. 149–168.

[10] Pruszyński J., *Ochrona zabytków w Polsce*, PWN, Warszawa 1989.

[11] Dziennik Praw Państwa Polskiego z 1918 r. Nr 16, poz. 36.

[12] Dziennik Praw Państwa Polskiego z 1928 r. Nr 29, poz. 265.

[13] Rymaszewski B., *Klucze ochrony zabytków w Polsce*, Ośrodek Dokumentacji Zabytków, Warszawa 1992.

[14] Sadowska-Mazur K., *Zachowane – ocalone? O krajobrazie kulturowym i sposobach jego kształtowania,* „Ochrona Zabytków", 2003, nr 3–4, s. 154.

[15] https://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/

[1] Na problem braku zachęt finansowych dla użytkowników zabytków wskazywano już w 1982 r. – ówczesna inicjatywa Generalnego Konserwatora Zabytków zakończyła się jednak niepowodzeniem [11, s. 148].

[dostęp 14.02.2020]
[16] Kowalec W., *O większe zainteresowanie się zabytkami przemysłu w Kielecczyźnie*, „Ochrona Zabytków" 1953, nr 4.
[17] Rymaszewski B., *Klucze ochrony zabytków w Polsce*, ODZ, Warszawa 1992.
[18] Gerber P., *Formy ochrony dziedzictwa przemysłowego*, [w:] *Ocalić od zardzewienia. Ochrona dziedzictwa technicznego - tradycja i nowoczesność, 9 grudnia 2014*, [materiały sympozjum], Warszawa 2015.
[19] Szydłowski T., *Opieka nad zabytkami sztuki*, [w:] *X-lecie Polski Odrodzonej 1918-1928,* Kraków 1928.
[20] Biuro Planowania Przestrzennego Województwa Łódzkiego, *Wojewódzki program opieki nad zabytkami w województwie łódzkim na lata 2012–2015*, Łódź 2012.
[21] Ruskin J., *Siedm lamp architektury. Szósta lampa – pamięci*, „Architekt" 1903, nr 5.
[22] Riegl A., *Der moderne Denkmalkultus, sein Wessen und seine Entstehung*, Wien 1903.
[23] *Kolorystyka linii E 20*, mps powielany, Warszawa 1995.
[24] Biuro Projektów Kolejowych w Gdańsku, *Kolorystyka linii E 65*, [maszynopis powielany], Poznań 2000.
[25] Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu, *Kolorystyka linii E 30*, [maszynopis powielany], Poznań 2000.
[26] Biuro Projektów Kolejowych w Poznaniu, *Kolorystyka linii CE 30*, [maszynopis powielany], Poznań 2000.
[27] PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., Biuro Dróg Kolejowych, *Wytyczne dotyczące zasad estetyzacji i kolorystyki budynków i budowli kolejowych służących do prowadzenia ruchu kolejowego i obsługi podróżnych oraz elementów informacji wizualnej*, Warszawa 2003.
[28] PKP PLK S.A., *Wytyczne architektoniczne dla kolejowych obiektów obsługi podróżnych Ipi-1*, Warszawa 2017, 2018.
[29] PKP PLK S.A., *Wytyczne dla oznakowania stałego stacji pasażerskich Ipi-2*, Warszawa 2017, 2018.
[30] *Księga Identyfikacji Wizualnej PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.,* 2014.
[31] *Standard Identyfikacji Wizualnej PKP S.A. i Grupy PKP,* 2015.
[32] Tajchman J., *Standardy w zakresie projektowania, realizacji i nadzorów prac konserwatorskich dotyczących zabytków architektury i budownictwa*, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Toruń-Warszawa 2014.

Streszczenie

Ochrona zabytków kolejnictwa nie może ograniczać się do pojedynczych obiektów. Zachowania wymaga historyczny krajobraz kulturowy kolei. Świadomość tej potrzeby zbyt powoli znajduje wyraz w praktyce remontów i modernizacji infrastruktury kolejowej. Rozwiązaniem problemu może być wprowadzenie odpowiednich standardów projektowania i wytypowanie linii o charakterze muzealnym.

Słowa kluczowe: kolej, krajobraz kulturowy, ochrona zabytków, modernizacja

Abstract

Protection of railway cultural landscape – practice and needs

Protection of railway heritage should not be limited solely to individual buildings or other facilities. It is necessary to preserve the whole historic railway cultural landscape. However, there is not enough awareness on the issue when it comes to practice, i.e. renovations and modernisations of the railway infrastructure. Thus, the problem could be solved by introduction of appropriate design standards and selection of some railway lines that will take on a museum character.

Key words: railway, cultural landscape, heritage protection, modernisation

Antoni Oleksicki*
Biuro Stołecznego Konserwatora Zabytków

Mieszkalne budownictwo kolejowe na terenie województwa podlaskiego

Rzadka do dzisiaj sieć linii kolejowych na terenie województwa podlaskiego ma swój początek w 2. połowie XIX w. – prowadziła wówczas z Warszawy przez Białystok do Petersburga (1862 r.) (il. 1). Przebieg tej linii w bezpośrednim sąsiedztwie Białegostoku (ok. 2 km od jego ówczesnego centrum) wyraźnie przyśpieszył rozwój tego miasta. Kolejne linie powstawały w latach 70. i 80. XIX w. i w pierwszych latach XX w. Najważniejszą z nich była linia Brześć–Czeremcha–Bielsk Podlaski–Białystok–Grajewo–Ełk (1873 r.), która z tego ostatniego miasta wiodła dalej do Królewca. Nieco później powstała linia Białystok–Wołkowysk–Słonim (1886 r.), która została poprowadzona w kierunku Moskwy. W 1893 r. w Łapach oddano do użytku odgałęzienie linii Białystok–Warszawa, którym przez Sokoły i Śniadowo, ale z pominięciem Łomży, można było dojechać do Ostrołęki. Linia ta łączyła duże rosyjskie garnizony: Ostrołękę, Łomżę, Ostrów Mazowiecką, Zambrów i Białystok z zapleczem i miała umożliwiać dostarczanie zaopatrzenia oraz masy wojsk w pobliże spodziewanego frontu walk w nieuniknionej wojnie z Niemcami. W 1894 r. utworzono odgałęzienie kolei brzesko-grajewskiej, wiodące z Bielska do Hajnówki, skąd z kolei wybudowano w 1897 r. paradne połączenie kolejowe z carską rezydencją w Białowieży. Grodno otrzymało w 1899 r. połączenie z Suwałkami przez Augustów, które miało przede wszystkim skomunikować z resztą imperium wielkie garnizony w Augustowie i Suwałkach. W 1906 r. linia kolejowa połączyła Siedlce przez Czeremchę-Hajnówkę z Wołkowyskiem.

Il. 1. Rzadka sieć kolejowa na terenie dzisiejszego województwa podlaskiego. Stan ok. 1924 r. Z lewej strony mapy widoczna jest gęsta sieć połączeń kolejowych na obszarze ówczesnych Prus Wschodnich [2]

* ORCID: 000-0003-3188-5596.

Il. 2. Jabłoń Kościelna – dawniej dróżniczówka na szlaku Łapy–Szepietowo, obecnie przystanek kolejowy. Budynek ze względu na rangę linii był murowany. Teren wokół, obecnie nieużytek, pełnił funkcję działki rolnej dróżnika. Stan w 2005 r. (fot. A. Oleksicki)

Wszystkie wymienione połączenia, poza szlakiem Warszawa–Białystok, nie miały większego znaczenia gospodarczego. Ich budowie przyświecały bowiem głównie cele militarne [1, s. 327–395]. Przykładem może być choćby linia Brześć–Grajewo, która ze względu na niewielki ruch zarówno pasażerski, jak i towarowy była zawsze deficytowa. Miała jednak ogromne znaczenie militarne, ponieważ przechodziła w kierunku Prus Wschodnich przez silnie ufortyfikowany Osowiec (jedyną rosyjską twierdzę spośród całego łańcucha umocnień, która broniła się przed nacierającymi Niemcami przez ok. rok w latach 1914–1915). Podobne funkcje spełniały pozostałe z wymienionych linii. Rosjanie, budując je, starali się, by ze względów militarnych i gospodarczych nie przebiegały zbyt blisko lokalnych centrów. Tak poprowadzone nie miały zbyt wielkiego wpływu na pobudzenie miejscowej aktywności gospodarczej i wydaje się, że o to chodziło Rosjanom, którzy chcieli, by tzw. gubernie zachodnie gospodarczo nie dominowały nad resztą imperium.

Stworzona wówczas sieć była dosyć rzadka. Budowana była bowiem pod dyktando Rosjan, w tym wypadku wojskowych, którym nie zależało, jak już wspomniano wcześniej, na rozwoju gospodarczym tych ziem. W porównaniu z gęstą siecią linii kolejowych na terenie sąsiadujących z Podlasiem Prus zapóźnienie w rozwoju sieci kolejowej na opisywanym obszarze można uznać za szczególnie rażące. Nie ulega jednak wątpliwości, że ta sieć kolejowa choć rzadka dawała jednak możliwość dojazdu do ważniejszych ośrodków regionu, tj. do: Warszawy, Białegostoku, Brześcia, Łomży, Suwałk czy Grodna.

Podczas I wojny światowej niemieckie władze okupacyjne zbudowały odgałęzienie kolei normalnotorowej na szlaku Łapy–Ostrołęka, łączącej Śniadowo z Łomżą. Zbudowano wówczas także kilka niepowiązanych ze sobą systemów leśnych kolejek wąskotorowych, umożliwiających rabunkową eksploatację wielkich puszczańskich zasobów regionu. Wymienić należy kolejkę w Puszczy Augustowskiej, dowożącą drewno do Płociczna i tartaku na Lipowcu w Augustowie, oraz kolejkę w Puszczy Knyszyńskiej, łączącą obfitujące w doskonały materiał budulcowy ostępy leśne z tartakami w Czarnej Wsi i Supraślu oraz ze stacją kolejową w Waliłach, leżącą na szlaku Białystok–Wołkowysk. Ciekawostką techniczną jest zachowany do dzisiaj wiadukt kolejki wąskotorowej nad linią Białystok–Grodno w Czarnej Białostockiej. Powstał wtedy także rozgałęziony system kolejek w Puszczy Białowieskiej z węzłami w Hajnówce i w sąsiedztwie Białowieży. Na zachodzie dzisiejszego województwa podlaskiego, na obszarze Kurpiowszczyzny została utworzona sieć kolejek

wąskotorowych pomiędzy Łomżą, Kolnem i Myszyńcem, czego śladem w nazewnictwie jest istniejąca do dzisiaj ulica Kolejowa w Kolnie. Kolejki w tym rejonie były użytkowane jako towarowe i pasażerskie przez ponad pięćdziesiąt lat i dopiero w latach 80. XX w. motoryzacja doprowadziła do ich upadku i likwidacji.

W okresie międzywojennym nie rozbudowano sieci kolejowej na tym terenie. Zmieniono jedynie rozstaw torów, przystosowując je do norm europejskich. Jedynym wyjątkiem w przedwojennym województwie białostockim było uruchomione w 1934 r. odgałęzienie Porzecze–Druskienniki na szlaku Grodno–Wilno, które miało zaktywizować ulubioną miejscowość uzdrowiskową marszałka Józefa Piłsudskiego.

Po agresji na Związek Radziecki w czerwcu 1941 r. Niemcy niemal natychmiast przystąpili do budowy ok. 15-kilometrowej linii kolejowej Czerwony Bór–Zambrów. W mieście linia ta – zbudowana rękami jeńców radzieckich – dochodziła do ogromnego zespołu koszar, pozostałych po armii carskiej. Zaraz po wyzwoleniu linia ta została rozebrana przez okoliczną ludność, podobnie jak nieużywany ze względu na odcięcie granicą fragment szlaku kolejowego od granicy z ZSRR do Kamiennej Nowej, leżącej na dawnej linii Grodno–Suwałki. Do odbudowy kolejowego połączenia Zambrowa przystąpiono wraz z rozpoczęciem realizacji planu sześcioletniego, w ramach którego planowano uruchomić w tym mieście zakłady przemysłu włókienniczego. Wykorzystano wtedy stare, poniemieckie nasypy i podtorza. Prace, wykonywane pośpiesznie z uwagi na konieczność dowozu do powstającej fabryki materiałów budowlanych i wyposażenia, trwały kilkanaście miesięcy. Początkowo linia funkcjonowała jako towarowa, a dopiero później, ok. 1957 r. uruchomiono przewozy pasażerskie – te drugie funkcjonowały tylko do 1962 r., pierwsze do 1998 r. Po likwidacji Zambrowskich Zakładów Przemysłu Bawełnianego linię zamknięto w 2002 r. i zlikwidowano.

Przeprowadzona po drugiej wojnie linia graniczna przecięła istniejące połączenia kolejowe w taki sposób, iż niemożliwy stał się dojazd koleją z Białegostoku do Augustowa i Suwałk bez wjeżdżania na teren ZSRR, co w czasach zimnej wojny, gdy w Związku Radzieckim niemal wszystko objęte było tajemnicą, było zupełnie niemożliwe. Dostępne okrężne połączenie z Suwałkami przez Grajewo–Ełk–Olecko–Gołdap liczyło ponad 200 km. Zmusiło to władze polskie do wybudowania odcinka linii kolejowej między Sidrą a Kamienną Nową, który po wojnie był na tym terenie jedyną dużą inwestycją kolejową. Ta linia o długości ok. 42 km została oddana do użytku w 1963 r.

Il. 3. Białystok – dróżniczówka na szlaku Białystok–Wasilków, rozebrana w 2008 r. Uwagę zwraca głęboko wycinana wiatrownica dachowa i bogato opracowany gzyms nadokienny w przybudówce wejściowej. Stan w 2007 r. (fot. A. Oleksicki)

Il. 4. Białystok – dwukondygnacyjny dom kolejarski, później biurowiec, obecnie budynek sprywatyzowany. Prawdopodobnie wtórnie otynkowany, ostatnio rozbudowany, nadbudowany, a także ocieplony. Stan w 2010 r. (fot. A. Oleksicki)

Od lat 70. XX w. trwa proces likwidacji sieci kolejowej, zapoczątkowany zamknięciem i sukcesywną rozbiórką kolejek wąskotorowych. W latach 90. XX w. zamknięto ruch na trasie Bielsk–Hajnówka, nieco później na trasie Białystok–Zubki Białostockie oraz Łapy–Ostrołęka – na tych ostatnich odbywają się jednak od czasu do czasu przejazdy okazjonalne.

Budowa linii kolejowych, prowadzona często z dala od siedzib ludzkich, wymagała wprowadzenia infrastruktury mieszkaniowej dla personelu obsługującego pociągi i urządzenia kolejowe, nadzorującego stan torowisk, rozjazdów, nasypów, konstrukcji mostowych itp. Zabudowania mieszkaniowe dla pracowników kolejowych wznoszono najczęściej w bezpośrednim sąsiedztwie dużych albo z jakiegoś innego względu ważnych stacji kolejowych. Kolej w tamtych czasach była instytucją na wpół militarną, zwłaszcza w Rosji carskiej. Nie bez powodu praca na kolei, w zasadzie aż do czasów współczesnych, nazywana była służbą. Pracownicy kolei, a może nawet raczej funkcjonariusze kolejowi, podobnie jak pracownicy poczt i telegrafów wyróżniali się noszonymi mundurami, wzorowanymi na mundurach wojskowych. Znaczna część z nich była specjalistami

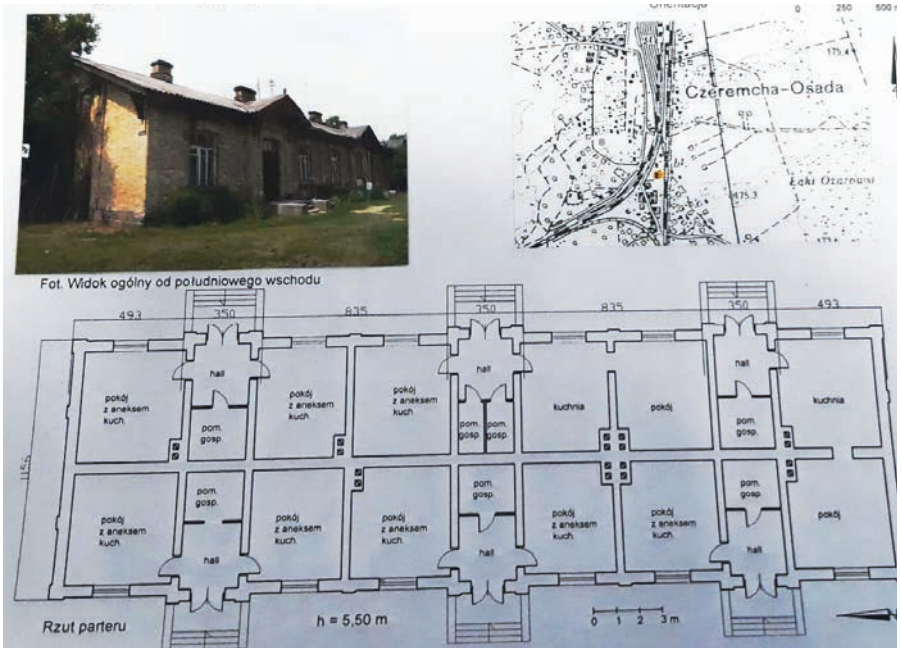
Il. 5. Opuszczona łaźnia kolejarska w Czeremsze. Stan w 2006 r. (fot. A. Oleksicki)

z różnych dziedzin, niezbędnymi przy budowie i codziennej obsłudze szlaków i taboru kolejowego, których należało do tej pracy sprowadzić. Pracownicy kolei traktowani byli jako przedstawiciele państwa, w tym wypadku państwa zaborczego. Otrzymywali mieszkania o standardzie znacznie wyższym niż standard przeciętnego mieszkania pracowniczego na terenie miasta, pomijając jednak wsie, gdzie w tamtym czasie zdarzały się jeszcze kurne chaty, a niemal wszystkie domostwa pokryte były strzechami.

Rozwiązania zastosowane w budynkach z mieszkaniami pracowniczymi prezentowały wysoki poziom cywilizacyjny i były wręcz wzorcowe. Było to widoczne zwłaszcza na prowincji, ponieważ istniejące tam budownictwo mieszkaniowe, poza siedzibami dworskimi, miało niski standard. Kolejarze poprzez gwarantowane im warunki życia byli wiązani z instytucją, w której pracowali. Służyły temu także etat oraz dość wysokie i stałe płace w poważanej instytucji, będącej emanacją państwa. Bo nawet jeśli kolej była zarządzana przez niepaństwową spółkę, to w sytuacji zagrożenia była militaryzowana. Wszystko razem sytuowało tę grupę zawodową dość wysoko w hierarchii społecznej. Przed końcem XIX w. wszystkie linie kolejowe przechodzące przez omawiany teren zostały przejęte przez państwo. Wielokrotnie była podejmowana sprawa podporządkowania odcinka Warszawa–Białystok Kolejom Nadwiślańskim. Sprzeciwiała się temu jednak licząca się grupa wyższych urzędników kolejowych, motywując swoje stanowisko tym, że takie rozwiązanie „[...] spolonizuje dystans, na którym mocno już utrwalił się duch rosyjski" [1, s. 332].

Wzdłuż szlaków były budowane domy mieszkalne dla dróżników, obsługujących przejazdy kolejowe, oraz toromistrzów, sprawdzających m.in. stan torowisk, jakość przytwierdzenia szyn do podkładów na przypisanym im odcinku szlaku (il. 2). Zatrudnieni przy tych pracach kolejarze oprócz służbowego mieszkania otrzymywali także związane ze stanowiskiem nadziały ziemi uprawnej. Część tego rodzaju zabudowy utrzymała się wzdłuż szlaków kolejowych aż do czasów współczesnych. Jedną z ostatnich dróżniczówek (blokad) na terenie dzisiejszego Białegostoku (il. 3) rozebrano ok. 2008 r.

Budowano także domostwa dla innych pracowników związanych z obsługą ruchu. Na terenie węzłowej stacji kolejowej w Białymstoku mieszkania znajdowały się w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego Białystok Centralny, przy dzisiejszej ul. Kolejowej (il. 4), oraz w Starosielcach, w sąsiedztwie warsztatów kolejowych na linii brzesko-grajewskiej.



Il. 6. Czeremcha – murowany kolejarski budynek mieszkalny przy ul. Lipowej 7 i fragment tzw. białej karty ewidencyjnej (oprac. A. Oleksicki na podstawie: [3])

Il. 7. Lewki na szlaku Czeremcha–Bielsk Podlaski: (a) budynek tzw. dworca ze starannie opracowaną ceglaną elewacją, wznoszony jako nastawnia z charakterystycznym aneksem umożliwiającym obserwację torowiska, ale oddany do użytku ok. 1914 r. jako mieszkanie kolejarskie, (b) fragment więźby dachowej Stan w 2005 r. (fot. A. Oleksicki)

Wyższy personel kolejowy zamieszkiwał zazwyczaj w obszernych budynkach dworcowych (np. w budynkach Dworca Terespolskiego, dzisiejszego Dworca Wschodniego w Warszawie) lub w ich bezpośrednim sąsiedztwie. Dość duże i reprezentacyjne dworce lokowane w mniejszych miejscowościach (w: Czyżewie, Białymstoku, Grajewie, Sokółce, Bielsku Podlaskim) stwarzały takie możliwości. Ponadto wzdłuż linii Białystok–Wołkowysk powstały na terenie miasta dwa zespoły tego rodzaju zabudowy: większy w rejonie ul. Traugutta oraz mniejszy przy ul. Towarowej, w rejonie przejazdu kolejowego na ul. Zacisze. Zaznaczyć należy także, że duże stacje węzłowe wyposażane były w ambulatoria, które zapewniały podstawową opiekę lekarską, łaźnie czy urządzenia sanitarne. Tego rodzaju pomieszczenia czy wyposażenie były np. w Białymstoku i Czeremsze (il. 5), a zapewne także i na innych stacjach, np. w Grajewie, Sokółce czy Bielsku Podlaskim.

Zespoły zabudowań kolejowych z czasów zaboru, podobne do tych znajdujących się w Białymstoku, można znaleźć także m.in. w: Białowieży, Czeremsze, Nowej Kamiennej, Suwałkach, Lewkach. Zabudowa murowana, zazwyczaj parterowa, wzorowana była do pewnego stopnia na rosyjskim budownictwie koszarowym z tego okresu. Nawet niezbyt wprawny obserwator może zidentyfikować

Il. 8. Kamienna Nowa na szlaku Grodno–Augustów–Suwałki – wielka piwnica ziemna, usytuowana na wprost dworca kolejowego. Stan w 2019 r. (fot. A. Oleksicki)

Il. 9. (a) Białowieża – drewniana plebania prawosławna. Stan w 1998 r. (fot. A. Oleksicki),
(b) Czeremcha – budynek dawnej przychodni kolejowej, pierwotnie budynek mieszkalny naczelnika stacji kolejowej. Stan w 2005 r. (fot. A. Oleksicki)

tego rodzaju obiekty w krajobrazie. Elewacje murowanych budynków, wykonywane podobnie jak koszary z tego okresu z cegły licowej, były opracowywane nadzwyczaj starannie. Brano bowiem pod uwagę fakt, że zabudowa osiedli kolejowych jest w jakimś sensie wizytówką zarówno „operatora" linii kolejowej, jak całego państwa. Wystrojem budynki te ustępowały dworcom kolejowym w większych miastach, ale wyróżniały się na tle zabudowy wiejskiej. Były posadawiane na fundamentach z ciosów kamiennych. Cechami, które wyróżniały te obiekty, były: naroża podkreślane płytkimi lizenami, partie podokienne w formie płycin, otwory okienne zamykane starannie wykończonymi i nieco wysuniętymi przed lico sklepieniami odcinkowymi bądź płaskimi, z podkreślonym często innym kolorem klinem środkowym, partie szczytu odcięte od reszty elewacji gzymsem uskokowym bądź kostkowym. Całość elewacji zamykano wielouskokowym gzymsem wieńczącym. Wszystkie pomieszczenia były wyposażane w piece kaflowe, w kuchniach ustawiano trzony kuchenne. Mieszkania na ogół nie były zbyt wielkie, zazwyczaj dwu- lub, rzadziej, trzyizbowe, a do wyjątków należały większe. Z zasady okna mieszkań wychodziły na jedną stronę budynku, rzadziej na dwie.

W jednym z budynków w Czeremsze zastosowano rozwiązanie przeniesione wprost z części ówczesnych wagonów kolejowych, w których każdy przedział miał wyjście na zewnątrz. W opisywanym przypadku każde dwa mieszkania miały wspólne wyjście na zewnątrz przez dwuskrzydłowe drzwi, poprzedzone niewielką sionką (il. 6). We wszystkich pomieszczeniach zawsze układano podłogi z desek, co w okolicach wiejskich dzisiejszego województwa podlaskiego było wtedy, poza większymi

Il. 10. Białystok – widok ogólny osiedla kolejarskiego przy ul. Traugutta, na szlaku Białystok–Wołkowys. Pomimo ujęcia zespołu w gminnej ewidencji zabytków budynek drugi od prawej (pokryty czerwonym dachem) został całkowicie przebudowany. Stan w 2013 r. (fot. A. Oleksicki)

Il. 11. Łapy Osse: (a) widok ogólny z plantu kolejowego na zabudowę osiedla przy ul. Warszawskiej. Pierwotnie nasyp był niżej, budynki były niemal na poziomie torowiska, obecną niweletę wprowadzono w latach 50. XX w. Stan w 2020 r. (fot. A. Oleksicki), (b) rzut powtarzanego w pozostałych obiektach parteru w tzw. białej karcie ewidencyjnej i widok ogólny budynku przy ul. Kolejowej 19. Stan w 1985 r. (oprac. A. Olkeksicki na podstawie [4])

siedzibami dworskimi, ewenementem – w wiejskich domostwach chłopskich i drobnoszlacheckich standardem była polepa z gliny. Przy każdym z domostw budowano składziki, w których przechowywano np. opał, i pomieszczenia gospodarcze, w których trzymano zwierzęta hodowlane (il. 7). Na pomieszczenie płodów rolnych pochodzących z własnych upraw na przydzielonej ziemi przeznaczane były budowane na zewnątrz specjalne, murowane, sklepione i obsypane grubo ziemią piwnice (il. 8), w których dzięki zastosowaniu tych rozwiązań przez cały rok utrzymywała się temperatura 8–10°C.

Podobnie rozwiązywano również drewniane budynki mieszkalne, wznoszone w sąsiedztwie linii kolejowych. Bardzo często stosowanym rozwiązaniem było przemieszanie zabudowy i lokowanie ich między budynkami murowanymi. Wzorcem było tzw. budownictwo szwajcarskie. Kolejarskie budynki mieszkalne powtarzały do pewnego stopnia, ale w sposób uproszczony, rozwiązania stosowane w bogato zdobionych rosyjskich daczach, tj. domach bogatych rosyjskich ziemian, kupców, przedstawicieli wolnych zawodów, sytuowanych na terenie dużych, leśnych parcel i przeznaczonych do letniego wypoczynku z dala od miejskiego gwaru.

W jakimś sensie wzorem mogła być drewniana, bogato zdobiona, prawosławna plebania w Białowieży (il. 9a), podobnie jak cerkiew ufundowana przez dwór carski. Świadectwem tego rodzaju oddziaływań jest budynek prawdopodobnie pierwotnie przeznaczony na budynek mieszkalny dla

Il. 12. Łapy – widok ogólny osiedla w przy ul. Wygwizdowo od strony płn.-zach. Stan w 2020 r. (fot. A. Oleksicki)

Il. 13. Łapy Osse – budynki gospodarcze, towarzyszące budynkom przy ul. Warszawskiej, zniekształcone późniejszymi dobudówkami. Stan w 2020 r. (fot. A. Oleksicki)

naczelnika stacji kolejowej w Czeremsze, w późniejszych czasach wykorzystywany jako kolejowa przychodnia lekarska (il. 9b). Cechowały je: często stosowane naczółki, dachy blaszane zamiast słomianych czy z gontu, rozbudowane, dekoracyjnie potraktowane krokształty w elewacjach szczytowych, bogate zdobienia wokół okien, charakterystyczne daszki nad wejściami wsparte na ozdobnych profilowanych zastrzałach i inne elementy zewnętrznego wystroju architektonicznego. Rozwiązania wnętrz były najczęściej zbieżne z tymi, jakie zastosowano w budynkach murowanych. Poza budynkami mieszkalnymi przeznaczonymi dla najważniejszych przedstawicieli lokalnej administracji kolejowej, obiekty wznoszone dla zwykłych pracowników dróg żelaznych składały się najczęściej z dwu lub trzech izb. Ich wyposażenie było identyczne z budynkami murowanymi (il. 10).

Wybuch I wojny światowej, a w jego następstwie masowa ewakuacja urzędników i pracowników kolei w głąb Rosji zarządzona w okresie lipiec–sierpień 1915 r., spowodowała gremialne opuszczenie tych obiektów przed wkroczeniem Niemców, zwłaszcza przez wyższy personel urzędniczy i techniczny. Ten okres istnienia osiedli kolejowych jest w zasadzie niezbadany. Można jedynie stwierdzić, że mimo zadekretowanej przez Rosjan taktyki spalonej ziemi, której skutkiem miało być zniszczenie znacznej części pozostawianej Niemcom infrastruktury, większość tego rodzaju zabudowy ocalała, (il. 10, por. il. 16). Umożliwiło to, poniekąd, znalezienie mieszkań specjalistom napływającym z zachodu wraz z niemieckimi wojskami, w tym także Polakom.

Po odzyskani niepodległości infrastruktura kolejowa wraz z budynkami mieszkalnymi dla kolejarzy przeszła w ręce państwa polskiego.

Warsztaty kolejowe w Łapach na linii Warszawa–Białystok–Grodno–Wilno były w okresie międzywojennym rozbudowywane, zwiększono liczbę zatrudnionych, w tym urzędników i pracowników technicznych. Spowodowało to wzrost zapotrzebowanie na mieszkania dla tej grupy. W Łapach Osse, ok. 3 km na zachód od miasteczka rozrastającego się od lat 60. XIX w. samorzutnie i bezplanowo – poprzez rozbudowę wielu zaścianków drobnoszlacheckich, takich jak m.in. Łapy-Zięciuki, Bociany, Dębowizna – w 1922 r. rozpoczęto budowę zespołu domów kolejarskich po obu stronach toru kolejowego prowadzącego do Warszawy (il. 11). Bardzo szybko wzniesiono, według typowego projektu, trzy budynki mieszkalne, nawiązujące do modnej wówczas architektury narodowej. Prace budowlane

Il. 14. Czeremcha – widok z terenu nasycalni podkładów na trzykondygnacyjny, zorowski blok mieszkalny z lat 50. XX w., zbudowany według socrealistycznych kanonów. Z jego lewej strony widoczne są dwa rzędy komórek lokatorskich. Stan w 2006 r. (fot. A. Oleksicki)

powierzono firmie budowlanej inżyniera Kreczko. Po 1926 r. prace związane ze wznoszeniem osiedla uległy znacznemu przyśpieszeniu, w sumie po obu stronach torów, przy ulicach Warszawskiej 16 i Kolejowej 11, wzniesiono 28 sześciorodzinnych budynków[1].

Mniej więcej w tym samym czasie wzniesiono również cztery, nieco większe, drewniane budynki mieszkalne przy ul. Wygwizdowo, biegnącej wzdłuż szlaku kolejowego w kierunku Sokół i dalej do Ostrołęki (il. 12). Budynki te wzniesiono z drewna jako nieco większe od tych położonych niedaleko w Łapach-Osse, a ich cechą charakterystyczną są, umieszczone na osi poprzecznej po obu stronach, dwuosiowe facjatki, tzw. wystawki, umożliwiające lepsze wykorzystanie poddasza.

Podobnie jak w Łapach Osse, także w Łapach obok budynków mieszkalnych zbudowano pomieszczenia gospodarcze. Początkowo, ponieważ wszystkie były wykonane według tego samego projektu, wyglądały jednakowo (il. 13). Z czasem jednak zwłaszcza zabudowania gospodarcze ulegały przekształceniom. Najczęściej była to samowola budowlana, podobnie jak w przypadku budynków mieszkalnych, i miała na celu dostosowanie do aktualnych potrzeb użytkowników (il. 13).

Po II wojnie światowej kontynuowano dotychczasowy sposób wykorzystania osiedli kolejowych. Wobec dramatycznego braku mieszkań spowodowanego, zwłaszcza w dużych miastach, zniszczeniami te i tak ciasne mieszkania były „dogęszczane". Sytuacja ulegała poprawie wraz z budową nowych osiedli mieszkaniowych. Szczególnie było to widoczne w Czeremsze, gdzie obok istniejącej jeszcze carskiej zabudowy osiedla kolejarskiego na potrzeby przedwojennej, intensywnie rozwijającej się w czasie zimnej wojny nasycalni podkładów kolejowych, wzniesiono typowe osiedle zorowskie, składające się z charakterystycznych bloków mieszkalnych (il. 14). Od tego rodzaju zespołów mieszkaniowych, powstających wówczas w wielu mniejszych i większych ośrodkach na terenie całej Polski, różniło się tym, że budynkom mieszkalnym towarzyszyła zabudowa gospodarcza. Bloki te nie posiadały pierwotnie centralnego ogrzewania. Właściciele poszczególnych lokali musieli sami zatroszczyć się o miejsce na opał potrzebny do indywidualnego ogrzania mieszkania. Wielu z nich hodowało również drobny inwentarz, co było wtedy tolerowane także w większych miastach.

Przemiany gospodarcze po 1989 r. wpłynęły w bardzo wyraźny sposób na infrastrukturę miesz-

[1] Przyśpieszenie związane było – jak mówią lokalne opowieści – z pomocą kolejarzy Józefowi Piłsudskiemu podczas zamachu majowego. Kolejarze, zrzeszeni w silnym wśród nich PPS, wstrzymywali pociągi wiozące do Warszawy wojska wierne legalnemu rządowi Wincentego Witosa, przepuszczali zaś składy z wojskami opowiadającymi się po stronie zamachowców, czym znacznie przyczynili się do zwycięstwa tych ostatnich. Wsparcie rozbudowy osiedla kolejarskiego miało być formą wynagrodzenia tej postawy kolejarzy.

Il. 15. Białystok – drewniany budynek osiedla kolejarskiego przy ul. Traugutta 14. Jego południowa część po sprywatyzowaniu otrzymała numer 14/3 i została przez właściciela znacznie rozbudowana, ocieplona styropianem i pomalowana w kanarkowym kolorze, przez co w rażący sposób różni się od reszty budynku i osiedla. Stan w 2013 r. (fot. A. Oleksicki)

kaniową kolei. Budynki mieszkalne traktowane były jako zbędne obciążenie dla niedoinwestowanej PKP. Starano się więc pozbyć się ich drogą sprzedaży. Najczęstszymi nabywcami byli dotychczasowi użytkownicy. Czasami takie transakcje przynosiły pozytywny rezultat, częściej jednak budynki te poddawano niekontrolowanym przez nikogo przeróbkom (tereny PKP były przez wiele lat obszarami wyłączonymi, nieobjętymi miejscowymi planami zagospodarowania), które fatalnie odbiły się na wyglądzie zewnętrznym tych obiektów (il. 15, 16). Najczęściej przerabiane są otwory okienne, a budynki drewniane ocieplane są za pomocą styropianu.

Uporządkowana dotychczas architektura otrzymuje rozwiązania całkowicie odbiegające od rozwiązań pierwotnych. Przypuszczalnie jest to wynikiem niezbyt dokładnego rozpoznania tego fragmentu naszego dziedzictwa architektonicznego. Dworce kolejowe są w większości objęte ochroną konserwatorską i dzięki temu organy nadzoru konserwatorskiego mają wpływ na podejmowane w nich prace. Natomiast zespoły zabudowy mieszkalnej, związanej z siecią kolejową nie zawsze są nawet włączane do gminnej ewidencji zabytków. Może więc warto, ażeby służby konserwatorskie uważniej przyjrzały się aktywności budowlanej w obrębie tych zespołów, by tę część naszego wspólnego dziedzictwa architektonicznego uchronić przed postępującą dewastacją

Il. 16. Sokoły – budynek tzw. dworca na szlaku Łapy–Ostrołęka, z otworami okiennymi obniżonymi i dostosowanymi pod względem kształtu do nowych, plastykowych okien. Stan 2020 r. (fot. A. Oleksicki)

i dalszym niszczeniem.

Bibliografia

[1] Dobroński A., Infrastruktura społeczna i ekonomiczna guberni łomżyńskiej i obwodu białostockiego (1866–1914), Sekcja Wydawnicza Filii UW w Białymstoku, Białystok 1979.
[2] Massel A., Rozwój sieci kolejowej w Polsce po 1918 r., Instytut Kolejnictwa, Warszawa 2019.
[3] Białej karta zabytku, opr. B. Tomecka, A. Oleksicki, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 2006.
[4] Biała karta zabytku, opr. A. Olkesicki, J. Oleksicki, Narodowy Instytut Dziedzictwa, Warszawa 1985.

Streszczenie

Pierwsze budowle dla pracowników linii kolejowych powstały na terenie województwa podlaskiego w 2. połowie XIX w. W artykule omówiono przeobrażenia, jakim były one poddawane na przestrzeni lat. Opisano losy mieszkań kolejarskich, domów mieszkalnych dla dróżników oraz toromistrzów, łaźni, zabudowań i pomieszczeń gospodarczych, np. przeznaczonych do hodowli zwierząt, składowania opału czy piwnic ziemnych. Uwagę poświęcono przede wszystkim niekorzystnym zmianom architektonicznych, jakim zostały poddane w efekcie niewłaściwych decyzji podejmowanych przy ich remontach, zwłaszcza po II wojnie światowej. Wskazano potrzebę objęcia ochroną konserwatorską tych najbardziej wartościowych budowli jako jedyną możliwość ich zachowania i ocalenia ich pierwotnego charakteru.

Słowa kluczowe: budownictwo, mieszkanie, kolej, województwo podlaskie

Abstract

Railway residential housing in the Podlaskie Province

The first houses designed for the railway workers in the Podlaskie Province were built in the second half of the 19th century. The article presents the evolution the houses underwent over time describing the vicissitudes of flats for railway workers, houses for level crossing attendants and track masters, baths, utility rooms and buildings, for example, for animal breeding, fuel storage, earth cellars. The main focus was on adverse changes in architecture that were introduced as a result of wrong decisions taken during restoration works, especially after World War II. The need to protect the most valuable buildings by designating them as listed structures was indicated as the only way to preserve them and maintain their original character.

Key words: housing building, railway, Podlaskie Province

Paweł Mierosławski
Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei

Problematyka ochrony zabytków zabezpieczenia ruchu kolejowego

Wprowadzenie

Ochrona zabytków nierozerwalnie związana jest z możliwością ich wykorzystania. Zabytek może bowiem stać się lokatą kapitału, pomocą naukową, przedmiotem kolekcjonerskiego pożądania.

Wśród rozmaitych wytworów kultury technicznej największym wzięciem cieszą się dawne statki, motocykle, samochody. Znaczna część populacji, zapytana o najpiękniejszą spośród konstrukcji stworzonych przez człowieka wymieni kładący się w zwrocie żaglowy szkuner, startujący samolot czy pędzący na czele ekspresu parowóz. Zabytkowe statki lub pojazdy (podobnie jak zabytki sztuki), pomimo że przybywa im lat, nadal mogą być wykorzystywane w zgodzie z ich pierwotnym przeznaczeniem, w mniej lub bardziej ograniczony sposób. W przypadku innych zabytków technicznych zabytków z reguły takiej możliwości nie ma.

Z pozostałości dawnego kolejnictwa najbardziej popularne są lokomotywy i wagony, szczególnie takie, które są utrzymane w stanie czynnym. Kolej od swoich początków była interdyscyplinarna, jej historia oprócz rozwoju pojazdów obejmuje także równie cenne, a nie tylko dopełniające dzieje postępu międzynarodowej normalizacji technicznej, globalnego ujednolicenia stref czasowych, telekomunikacji, automatyki, środków akwizycji handlowej.

W szczególności z szynowym transportem związana jest bardzo mocno automatyka zabezpieczenia ruchu.

Il. 1. Sygnalizacja (semafory) kształtowa (Baborów). Stan w 2011 r. (fot. P. Mierosławski)

Zarys historii środków zabezpieczenia ruchu na kolejach

Sygnalizacja na kolei – początki

Kolej stała się pierwszą w historii ludzkości instytucją cywilną, wymagającą stałej, pewnej i szybkiej w działaniu łączności i sygnalizacji. Przede wszystkim poruszające się z niespotykaną wcześniej prędkością pociągi, korzystając ze wspólnych torów, dla uniknięcia katastrofy musiały mieć zapewnioną informację o aktualnym położeniu względem siebie.

W latach 1830–1850, czyli na początku swego istnienia, kolejnictwo stosowało oprócz znanej od wieków wymiany listów jedynie prymitywne, zależne od stanu pogody systemy optyczne, dające ograniczoną możliwość przekazywania standardowych informacji (il. 1)

Tę formę stosowano do porozumiewania się zarówno między poszczególnymi stacjami a posterunkami (łączności), jak i między nimi a drużynami pociągowymi (sygnalizacji).

W szóstej dekadzie XIX w. upowszechnienie elektromagnetycznej łączności przewodowej (w postaci telegrafu, dzwonu) spowodowało oddzielenie łączności od sygnalizacji. Depesze telegraficzne adresowano już tylko do służb stacyjnych, znaki optyczne zaś do obsługi pociągów. Taki wyraźny podział obowiązywał do czasu wprowadzenia niemal stulecie później radiokomunikacji pociągowej.

Zabezpieczenie ruchu na kolei – początki

W kolebce kolejnictwa, Anglii, początkowo nie dostrzegano potrzeby tworzenia jakichkolwiek systemów zabezpieczenia ruchu. Dość wspomnieć, że przez pierwsze lata nie uznawano za zasadne zaopatrywania parowozów choćby w gwizdawkę. Wynikało to z jednej strony z ówczesnego prawodawstwa brytyjskiego, niedopuszczającego krzyżowania się w jednym poziomie dróg kołowych z koleją, z drugiej zaś z ograniczonej (a często pojedynczej) liczby kursujących pociągów i niewielkiej ich prędkości [1].

Dopiero rozrost i łączenie poszczególnych szlaków w sieci, zwiększanie się liczby jednocześnie kursujących składów i zwiększanie prędkości ich biegu, a przede wszystkim zdarzające się coraz częściej wypadki wskazały wagę zabezpieczeń. Początkową ich formą było wprowadzanie regulacji formalnych, np. układanie rozkładów jazdy z interwałami czasowymi czy opracowywanie regulaminów ruchu z wprowadzeniem zasady obecności na danym szlaku tylko jednego pociągu. Stosowano prymitywną „mechanizację" w postaci wydawanego obsłudze pociągu tzw. berła (umówionego przedmiotu), bez którego pociąg nie mógł wjechać na dany odcinek.

Do ósmej dekady XIX w. urządzenia zabezpieczenia ruchu były bardzo zawodne, ponieważ ich działanie było zależne wyłącznie od uwagi i sumienności obsługujących je pracowników. Zwiększający się w niebywale szybkim tempie ruch kolejowy zmusił do poszukiwania rozwiązań eliminujących przypadkowy błąd ludzki, wiążących sygnały z zajętością toru, a jednocześnie skracających czas konieczny na ułożenie drogi przebiegu i podanie sygnałów. Prymat w tej dziedzinie należy przypisać angielskiej wytwórni Saxby & Farmer (firma uzyskała patent angielski na centralne urządzenia sterujące już w 1861 r.). Konstrukcje zastosowane przez tę firmę początkowo nie posiadały całkowicie pewnych zabezpieczeń w postaci elementów uzależniających aktualny obraz sygnałów od aktualnego stanu drogi kolejowej. Problem ten w pełni rozwiązali inżynierowie niemieccy dekadę później. Rüppell jako pierwszy na kontynencie zaproponował zastosowanie sterowanych położeniem rozjazdów suwaków z wycięciami, które musiały odpowiednio pasować do wypustów elementów sterujących układem sygnałów. System ten ulepszył i opatentował Heinrich Büssing – wszechstronny konstruktor branży kolejowej i później samochodowej. Ukoronowaniem tego wynalazku stało się opracowanie w latach 1870–1874 przez berlińską spółkę Siemens & Halske aparatu blokowego, czyli sposobu elektrycznego blokowania bieżącego stanu urządzeń i przekazywania informacji o tym stanie do sąsiednich posterunków.

Il. 2. Nastawnica mechaniczna kluczowa typu P46 z 1954 r. (Skierniewice). Stan w 2015 r. (fot. P. Mierosławski)

Zabezpieczenie ruchu i sygnalizacja – podział urządzeń

Urządzenia zabezpieczenia ruchu i sygnalizacji, obecnie nazywane urządzeniami sterowania ruchem kolejowym (urządzeniami srk), podzielić można pod względem ich funkcjonalności i sposobu sterowania na nastawiane miejscowo lub z odległości, a także na pojedyncze i scentralizowane, zewnętrzne i wnętrzowe.

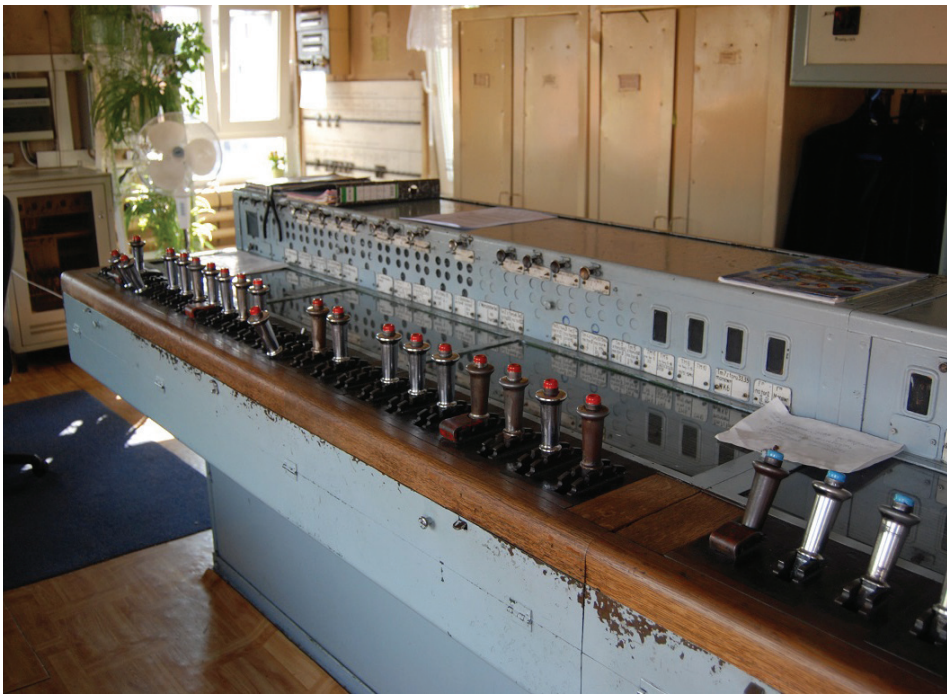
Urządzenia zewnętrzne to różnego typu semafory i tarcze (kształtowe lub świetlne), wskaźniki, napędy rozjazdów. Urządzenia te współpracują z odpowiednimi urządzeniami wnętrzowymi, nastawczymi i kontrolnymi, zabudowanymi w budynkach posterunków i nastawni.

Zależnie od przyjętego sposobu sterowania wyróżnia się urządzenia wnętrzowe: (1) napędzane siłą mięśni, tj. mechaniczne, (2) elektromechaniczne, (3) elektryczne, tj. przekaźnikowe, oraz (4) elektroniczne (najnowsze).

Urządzenia mechaniczne nastawiane na miejscu mogą nie posiadać żadnych dodatkowych zabezpieczeń lub są zabezpieczane zamkami kluczowymi. Klucze, pełniąc rolę przenośnika informacji, mogą pełnić funkcje odwzorowania optycznego w tablicach kluczowych lub służyć do zwalniania i blokowania zamków innych współpracujących urządzeń srk. Urządzenia kluczowe bardziej rozbudowane tworzą tzw. kluczowe tablice (skrzynie) zależności, często połączone z elektrycznymi aparatami blokowymi (il. 2).

Urządzenia mechaniczne scentralizowane służą do sterowania z jednej lokalizacji (posterunku lub nastawni) wieloma urządzeniami zewnętrznymi – rozjazdami i wskaźnikami – za pomocą dźwigni umieszczonych na wspólnej ławie nastawczej (nastawnicy). Nastawnice wyposaża się w mechaniczne układy uzależniające położenie dźwigni oraz elementy umożliwiające kontrolę poprawności ułożenia drogi przebiegu (rozjazdów) i jej utwierdzenie, a także powiązanie z możliwością podania wolnej drogi przejazdu po ułożonym przebiegu. Nastawnice są z reguły (dziś prawie zawsze) wyposażone w aparaty blokowe, umożliwiające komunikowanie się urządzeń sąsiednich nastawni.

Urządzenia elektromechaniczne stanowią rozwinięcie mechanicznych ław nastawczych. Ręczna obsługa urządzeń srk jest w nich zastąpione napędem elektrycznym, przy czym konstrukcyjnie za-



Il. 3. Nastawnica suwakowa jednorzędowa z 1937 r. (Pruszków). Stan w 2012 r. (fot. P. Mierosławski)

chowano zminiaturyzowane w formie, mechaniczne suwaki zależności ustawienia poszczególnych urządzeń. Zależnie od układu dźwigienek (pokręteł) nastawczych wyróżnia się systemy jedno-, dwu- lub czterorzędowe (il. 3).

W urządzeniach elektrycznych (przekaźnikowych) całkowicie wyeliminowano ruchome elementy mechaniczne, przy czym sterowanie następuje w nich wyłącznie analogowo, na drodze elektrycznej, przy wykorzystaniu różnych w formie zestyków metalicznych.

Obecny stan ochrony zabytków sygnalizacji i zabezpieczenia ruchu kolejowego

Urządzenia srk spełniające kryterium zabytku techniki są jeszcze w dużym stopniu użytkowane. Należy sądzić (z uwagi na postępującą modernizację linii kolejowych stan ten jest zmienny), że cały czas istnieje możliwość znalezienia w kraju większości z użytkowanych po 1945 r. systemów lub typów urządzeń srk.

Obecnie wciąż jeszcze użytkowane są urządzenia mechaniczne, zarówno kluczowe, jak i scentralizowane, często bardzo zaawansowane wiekowo. Zostały one wytworzone przed przyjęciem normalizacji przez pruskie koleje państwowe w 1915 r. Do czasu ustalenia typów normalnych, koleje środkowej Europy wyposażano w wyroby kilku firm niemieckich, produkowane według własnych rozwiązań technicznych, czasem znacząco różniących się od siebie zarówno wykonaniem poszczególnych podzespołów, jak i sposobem działania. Do dzisiaj zatem spotkać można produkty przednormalizacyjne firm: Max Jüdel; Carl Fiebrandt; Carl Stahmer; Hein Lehmann i in. Należy jednak podkreślić, że najstarsze funkcjonujące dziś urządzenia, pochodzące z lat 1900–1920 były przebudowywane bądź naprawiane z wtórnym zastosowaniem, np. znormalizowanych podzespołów (szczególnie dźwigni). W przypadku chęci wyeksponowania takich jednostek często konieczne jest pozyskanie części zamiennych lub uzupełniających, pochodzących z gorzej zachowanych egzemplarzy. Podstawowym problemem w ochronie tych urządzeń jest właściwa identyfikacja, trudna z uwagi na brak dostępnej literatury przedmiotu (podstawowy podręcznik wydano w 1906 r. [2]) lub katalogów czy dokumentacji fabrycznej. Stąd tego typu urządzenia, pomimo ich wieku i walorów edukacyjnych, są rzadko pozyskiwane do tworzonych kolekcji.

Il. 4. Nastawnica mechaniczna firmy Hein Lehmann & Co z 1905 r. (Wolsztyn). Stan w 2019 r. (fot. P. Mierosławski)

Na terenie Polski w chwili obecnej są jedynie dwie lokalizacje z zachowanymi urządzeniami nastawczymi pochodzącymi sprzed modernizacji. Pierwszą jest objęta ochroną prawną in situ, kompletna, cały czas działająca zgodnie ze swym przeznaczeniem nastawnia dysponująca WL w Wolsztynie. W nastawni tej zobaczyć można pełnowymiarową, w większości całkowicie oryginalną ławę nastawczą firmy Hein Lehmann & Co z 1905 r. (il. 4).

Drugim miejscem jest Parowozownia Skierniewice Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei, w której zgromadzono m.in. nastawnice firm Max Jüdel & Co z lat 1902–1916 w dwu odrębnych wykonaniach, Carl Fiebrandt z 1909 r. oraz Carl Stahmer z 1914 r. Ponadto w zbiorze tym zachowano pochodzący sprzed normalizacji stacyjny komplet urządzeń kluczowych firmy Carl Fiebrandt z 1928 r.

Nie zachowały się w Polsce pochodzące sprzed normalizacji urządzenia zewnętrzne, tj. semafory, tarcze itp. Najczęściej spotykanymi urządzeniami mechanicznymi są urządzenia znormalizowane. Ich liczba jest duża z uwagi na to, że normalizację kolei pruskiej przejęły powstałe w 1925 r. koleje Rzeszy Niemieckiej oraz m.in. PKP. Produkowano je również w okresie II wojny światowej oraz po jej zakończeniu – w Polsce praktycznie do lat 60. XX w. Z uwagi na ich dostępność oraz łatwość w dotarciu do literatury przedmiotu (wydawanej zasadniczo do dzisiaj) obiekty typów znormalizowanych są chętnie pozyskiwane do zbiorów o charakterze muzealnym. Obecnie różne wersje ław nastawczych znormalizowanych (najczęściej jednak niewielkich gabarytowo) można zobaczyć w: Stacji Muzeum w Warszawie, na dawnej stacji w Węgorzewie, gdzie są wyeksponowane, w zbiorach Technikum Kolejowego w Poznaniu, w Parowozowni Skierniewice i w wielu innych miejscach. Także w zbiorach typu muzealnego oraz w charakterze pomników znajduje się stosunkowo duża liczba rozmaitego typu znormalizowanych semaforów i tarcz kształtowych.

W Polsce zachowała się również większość (poza zniszczonymi w okresie II wojny światowej odmianami produkcji krajowej lub szwedzkiej) typów wnętrzowych urządzeń elektromechanicznych:

nastawnic suwakowych oraz wszystkich typów napędów elektrycznych współpracujących z nimi urządzeń zewnętrznych. Nadal są użytkowane nastawnice jednorzędowe typu 1907, 1912 i 1943, nastawnica dwurzędowa oraz nastawnice czterorzędowe. Najpopularniejsze są różne odmiany (i układy) nastawnic jednorzędowych, wyprodukowanych w latach 1907-1956. Nastawnice dwu- i czterorzędowe spotyka się w pojedynczych egzemplarzach.

Urządzenia elektromechaniczne zgromadzono również w kilku ekspozycjach o charakterze muzealnym, jednakże z reguły są to pojedyncze egzemplarze lub wykonania. Urządzenia tego typu są mniej chętnie kolekcjonowane z uwagi na gabaryty (pojedyncze przęsło nastawnicy jednorzędowej waży, zależnie od wyposażenia, nawet ok. 1 tony, trójprzęsłowa nastawnica dwurzędowa ok. 4 ton, nastawnica czterorzędowa, zależnie od wymiarów, 8–14 ton, nastawnice dwu- i czterorzędowe konstrukcyjnie rozmieszcza się na dwu kondygnacjach budynku pod sobą) oraz wymóg odpowiednich kwalifikacji osób gotowych uruchomić czynny tego typu eksponat (il. 5, 6).

Il. 5. Nastawnica suwakowa czterorzędowa z 1943 r., poziom górny (Iława). Stan w 2012 r. (fot. P. Mierosławski)

Il. 6. Nastawnica suwakowa czterorzędowa z 1943 roku, poziom dolny (Iława). Stan w 2012 r. (fot. P. Mierosławski)

Urządzenia przekaźnikowe, najnowsze ze spełniających kryterium zabytku, stosowane od lat trzydziestych XX w. do dzisiaj, są użytkowane w większości odmian. W całości (na komplet składają się pulpity nastawcze oraz elementy łączeniowe umieszczone, z reguły w osobnych pomieszczeniach, na rozległych stojakach) są niechętnie kolekcjonowane właśnie z uwagi na gabaryty oraz wymóg wysokich kwalifikacji obsługi. Do kolekcji trafiają jedynie pulpity oraz wybrane elementy najbardziej typowych systemów przekaźnikowych.

Urządzenia elektromechaniczne i przekaźnikowe w sposób przekrojowy gromadzone jedynie przez Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei. Współpracujące z urządzeniami elektromechanicznymi oraz przekaźnikowymi semafory i tarcze świetlne w różnych wykonaniach (najczęściej najnowszych) są często elementami krajowych kolekcji.

Doświadczenia Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei

Dylemat ochrony – pozostawić in situ, czy przenieść do kolekcji

W przypadku każdego zabytku techniki należy mieć na uwadze zachowanie jego kontekstu technologicznego, czyli umiejscowienia danego egzemplarza jako ogniwa łańcucha reprezentowanej przez niego technologii. Istotne jest zatem przyjęcie sposobu ochrony, który umożliwi pozostawienie zabytkowi lub bezinwazyjne odtworzenia jego pierwotnej funkcjonalności.

Zagadnienie ochrony zabytków z dziedziny zabezpieczenia ruchu jest procesem złożonym, bowiem dla różnych warunków terenowych oraz różnych układów linii kolejowej stosowane są odmienne typy znormalizowanych semaforów lub tarcz. Podobnie jest z układami wnętrzowych urządzeń nastawczych, które choć zawsze zbudowane ze standardowych części były dostosowane do konkretnych warunków miejscowych (np. do układu torowego).

Przeniesienie do innej lokalizacji zabytkowego urządzenia srk powoduje więc jego oderwanie od pierwotnych warunków. Skutkiem tego jest częściowa utrata kontekstu technologicznego, co sugerowałoby konieczność dążenia do ochrony in situ. Wyzwanie to najczęściej jest niemożliwe do realizacji lub bezcelowe, ponieważ staje w sprzeczności do pierwszorzędnego wymogu dalszego istnienia substancji zabytku (il. 7).

Tezę tę potwierdza praktyka. Semafory i tarcze starszych typów, likwidowane z uwagi na zmiany topografii linii kolejowej lub choćby tylko zastępowanie ich urządzeniami nowej generacji, zgodnie z przepisami ruchu muszą być usuwane, aby nie wprowadzały zagrożenia wypadkiem przez możliwość fałszywego odczytania sygnałów. Nowoczesnemu wyposażeniu musi ustąpić miejsca stare wyposażenie dotychczasowej nastawni albo (co ma miejsce najczęściej) cały je budynek, który zaczyna kolidować z nową siatką torów lub po prostu staje się zupełnie zbędny dla obecnych form prowadzenia ruchu. Dawne techniki, wymagając dużej liczby punktów nastawczych, „wtłaczały" budynki nastawni niemal do granic kolejowej skrajni, co powodowało konieczność zabudowy dodatkowych łuków, obniżania prędkości przejazdu itp. Prowadzona dzisiaj modernizacja, oprócz zmiany technik sterowania ruchem opiera się na optymalizacji układów torowych pod kątem bezpieczeństwa, co wymusza najczęściej rozbiórkę kolidującej zabudowy. Przykładowo, przeprowadzona w 2016 r. przebudowa stacji Skierniewice spowodowała, że z uwagi na kolizje z nowym układem torów lub konieczność rozszerzenia kąta widoku na przejeździe podjęto decyzję o rozebraniu czterech z siedmiu istniejących do tej pory posterunków ruchu. W dwu przypadkach budynki zlikwidowano z uwagi na brak możliwości ich późniejszego zagospodarowania (w jednym przypadku całkowity brak dostępu).

Ostatni, wpisany do rejestru zabytków budynek nastawni pozostawiono, ale po jego uprzednim opróżnieniu go (oddaniu wyposażenia na cele muzealne). Należy podkreślić, że działające w niedalekiej od tego budynku Parowozowni Polskie Stowarzyszenie Miłośników Kolei było gotowe przejąć go w całości z wyposażeniem. Jego usytuowanie niemal w skrajni toru głównego zasadniczego stacji uniemożliwiałoby naprawy dachu i znacznej części elewacji bez wyłączenia ruchu na tym torze. Dodatkowo, niedostateczna odległość elektrycznej sieci trakcyjnej o napięciu 3 kV od otworów

Il. 7. Nastawnia – przykład ciasnego wpasowania w międzytorze (Baborów. Stan w 2011 r. (fot. M. Mierosławski)

okiennych pierwszego piętra zagraża bezpieczeństwu nieprzeszkolonych użytkowników budynku. Zaproponowana przez Stowarzyszenie i wstępnie zaakceptowana przez PKP PLK oraz wykonawców przebudowy koncepcja odsunięcia obiektu od toru w całości (bez rozbierania) o ok. 5 m nie otrzymała akceptacji Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a w związku z tym niemożliwe było prowadzenie w obiekcie filii muzealnej wystawy. Obiekt pozostał na dotychczasowym miejscu niewykorzystany, co nie rokuje dobrze w jego przypadku (obecnie nie ma możliwości wykonania prac związanych z ewentualnym przesunięciem czy przeprowadzenia prawidłowej konserwacji).

Jak wynika z powyższego przykładu, nawet gdy pozostaje możliwość zachowania starego semafora lub budynku nastawni z wyposażeniem, pojawia się problem jego zagospodarowania i utrzymania. Taki obiekt z różnych względów może być również niedostępny dla publiczności albo zbyt oddalony, aby zainteresować potencjalnych zwiedzających.

Pojedynczy obiekt na uboczu jest bardzo trudno ochronić przed dewastacją lub kradzieżą. Ze względu na takie położenie trudno jest również znaleźć krąg osób (decydentów, wolontariuszy, pracowników) zainteresowanych jego remontem i ponoszeniem bieżących kosztów utrzymania. Stąd w praktyce, niemal zawsze zabytkowe urządzenie zabezpieczenia ruchu, który przestało być eksploatowane w dotychczasowej formie musi być przeniesione – dla zachowania jego substancji – do nowej lokalizacji ekspozycyjnej, pomimo utraty jego kontekstu technologicznego. Stawia to przed aranżującymi ekspozycję urządzeń srk wyzwanie odpowiedniego ukształtowania przestrzennego wystawy, stworzenia warunków do pokazania przynajmniej w ograniczonej formie przeznaczenia i funkcji eksponatów, w tym stworzenia symulowanych ciągów technologicznych.

Budowa kolekcji i sposoby ekspozycji

Pozyskiwanie zbiorów z obszaru zabezpieczenia ruchu (srk) Stowarzyszenie rozpoczęło z chwilą powstania możliwości ich bezpiecznego, trwałego magazynowania. Do 1995 r. (czasu likwidacji ówczesnej Centralnej DOKP w Warszawie) udało się otrzymać nieodpłatnie szereg semaforów i tarcz kształtowych (z lat 1920–1950) oraz kilka ciekawych i kluczowych nastawnic z drugiej połowy lat 20. XX w. Proces ten zakończył się w czasie obowiązywania w ówczesnej w Grupie PKP zakazu nieodpłatnego przekazywania mienia (również o charakterze muzealnym) podmiotom innym niż państwowe i samorządowe. Mimo to w ramach prac przygotowawczych stworzono plan pozyskiwania eksponatów oraz przeprowadzono (w miarę posiadanych możliwości) częściową inwentaryzację typów urządzeń srk w krajowej sieci kolejowej. Po cofnięciu zakazów, a przede wszystkim w związku z postępującą modernizacją linii kolejowych, Stowarzyszenie od ponad dekady ponownie stara się pozyskiwać wytypowane wcześniej obiekty.

Pozyskiwanie eksponatów do kolekcji w większości przypadków wiąże się z demontażem zachowawczym przeprowadzanym przez wolontariuszy własnymi siłami i w ściśle określonych terminach (najczęściej bardzo napiętych i ustalanych krótko przed realizacją).

Budowa ekspozycji podlega etapowaniu z uwagi na ograniczone środki finansowe, jakimi dysponuje Stowarzyszenie. Na etapie największego rozwoju ekspozycja działu srk ma mieć trzy lokalizacje na terenie, będącej własnością organizacji, Parowozowni Skierniewice. Podział lokalizacji wynika z konieczności zachowania odpowiedniego kształtu i przeznaczenia obiektu wpisanego do rejestru zabytków. Nie można więc zakładać budowy specjalnie przystosowanych budynków lub pomieszczeń, a jedynie adaptować istniejące części zabudowy, pełniące wcześniej funkcje pomocnicze dla podstawowej, zachowanej funkcji całości kompleksu, tj. przechowywania i obsługi dawnego taboru kolejowego.

Wyznaczenie z konieczności trzech lokalizacji powiązano z merytorycznym podziałem kolekcji na urządzenia mechaniczne, elektromechaniczne oraz przekaźnikowe. Docelowo, dla urządzeń przekaźnikowych przewidziano pomieszczenie dawnego głównego magazynu zasobów, dla urządzeń mechanicznych obiekt dawnego zaplecza socjalno-technicznego głównej hali parowozowej, a dla urządzeń elektromechanicznych dostosowany obiekt pomocniczego zaplecza technicznego.

Najmniejszej adaptacji wymaga pomieszczenie dawnego magazynu. Prace ograniczą się do wyburzenia postawionych w okresie eksploatacji budynku przez PKP nieoryginalnych ścianek działowych, wymiany instalacji elektrycznej, wykonania wyprawy nietynkowanych ścian oraz zabudowy ogrzewania umożliwiającego utrzymanie w okresie zimowym temperatury zapobiegającej odkładaniu się wilgoci. Ogółem planuje się uzyskanie 180 m^2 powierzchni wystawienniczej. Obecnie, w pomieszczeniu tym zorganizowano wystawę tymczasową, ograniczoną tematycznie do podstawowych eksponatów, takich ja: urządzenia mechaniczne kluczowe, znormalizowana mechaniczna ława nastawcza, znormalizowana nastawnica elektromechaniczna jednorzędowa, nastawnica przekaźnikowa, połączonych, tak aby mogły współpracować ze sobą oraz z kilkoma modelami semaforów.

Wystawę urządzeń mechanicznych w tym semaforów i tarcz kształtowych zaplanowano w szczytowej części głównej hali parowozowej. Miejsce to zbudowane zostało jako skrajne stanowisko postojowe w czasie pierwszego etapu budowy hali, tj. w latach 1862–1865. Po zakończeniu jej budowy i utworzeniu w 1878 r. ogółem 24 stanowisk postojowych, najprawdopodobniej na początku lat 90. XIX w. to pierwsze, skrajne stanowisko postojowe przebudowano na pomieszczenia biurowe i podręczny warsztat. W takim układzie obiekt służył do momentu zniszczenia w 1914 r. i po odbudowie w latach 1917–1918. W latach 1940–1941 został rozbudowany, ale ze względu na czas wojny z zastosowaniem jedynie uproszczonych i bardzo oszczędnych rozwiązań. Na początku lat 20. XX w., z uwagi na postępującą degradację drewnianych elementów konstrukcyjnych, obiekt przewidziano do remontu połączonego z adaptacją do nowej funkcji wystawienniczej. Przebudowano go (obecnie jest w stanie surowym, zamkniętym) w sposób umożliwiający pokazanie m.in. semaforów i tarcz kształtowych o wysokości do 9,5 m, przekroju obu pięter typowej nastawni mechanicznej (pierwsze piętro stanowi ława nastawcza, parter pomieszczenie tzw. naprężaczy). Ogółem uzyskano 205 m^2 powierzchni wystawienniczej.

Adaptacja pomieszczeń na ekspozycję urządzeń elektromechanicznych planowana jest po zakończeniu prac instalacyjnych i wykończeniowych w dwu lokalizacjach. Przewiduje się konieczność adaptacji co najmniej 200 m^2 powierzchni. Łącznie specjalizowana wystawa działu srk zajmie ok. 600 m^2.

Wnioski z obserwacji ochrony zabytków srk

W ostatnich latach przeprowadzana jest sukcesywnie modernizacja linii kolejowych, połączona z reguły z całkowitą wymianą istniejących urządzeń srk. Cały czas istnieje zatem możliwość dokonywania wyboru sposobów ochrony, w tym, na przykład, tworzenia pełnowartościowych kolekcji. Jak wynika jednak z obserwacji, brakuje zainteresowania ze strony placówek muzealnych zarówno państwowych, jak i samorządowych tworzeniem przekrojowych zbiorów dawnych urządzeń srk. Dotyczy to również ochrony in situ. Znacznie większe zainteresowanie tą kwestią istnieje w organizacjach społecznych, zrzeszających miłośników kolejnictwa.

Jako przyczynę należy wskazać wąski krąg osób posiadających wiedzę umożliwiającą wybór formy kolekcji oraz niedostatek kwalifikacji i możliwości technicznych w zakresie pozyskiwania (demontażu zachowawczego) oraz późniejszego remontu i wyeksponowania poszczególnych artefaktów.

Kolejną barierą w zakresie ochrony zabytków w zakresie urządzeń srk jest brak miejsca na planowane ekspozycje, w szczególności na te pokazujące wielkogabarytowe elementy zewnętrzne (np. semafory) oraz równie wielkogabarytowe urządzenia nastawcze.

Istotnym ułatwieniem jest natomiast obserwowana od kilku lat zmiana polityki Grupy PKP, umożliwiająca pozyskiwanie mienia na cele muzealne w sposób nieodpłatny. Obecny stan posiadania zabytków srk należy uznać za niepełny, jednakże cały czas możliwy do uzupełnienia.

Bibliografia

[1] Brosius I., Koch R., *Szkoła maszynisty – Podręcznik dla urzędników dróg żelaznych i uczniów szkół technicznych*" Gebethner i Wolff, Warszawa–Kraków 1879.

[2] Scheibner S., *Die mechanischen Sicherheitsstellwerke im Betriebe der vereigniten preußisch-hessischen Staatseisenbahnen*, Verlag von Wilhelm Engelmann, Leipzig 1906.

Streszczenie

Przedstawiono historię urządzeń zabezpieczenia ruchu i sygnalizacji na kolejach i obecny stan ochrony tego typu zabytków w Polsce na tle doświadczeń Polskiego Stowarzyszenia Miłośników Kolei. Wskazano dylemat: pozostawić in situ czy przenieść oraz przedstawiono doświadczenia z budowy ekspozycji muzealnej.

Słowa kluczowe: zabytki kolejnictwa, historia kolei, zabezpieczenie ruchu kolejowego, sygnalizacja

Abstract

Protection of historical railway signalling and traffic control devices

History of railway signalling and traffic control devices was presented along with the current state of protection of this kind objects in Poland. Also the experience accumulated by the Polish Association of Railway Enthusiasts was taken into consideration. The article confronted the dilemma of "leave in situ or move" and presented the experience of creating a museum exhibition.

Key words: railway heritage, history of railway, traffic control devices, signalling

Krystyna Kirschke*, Paweł Kirschke**, Elżbieta Komarzyńska-Świeściak***
Wydział Architektury, Politechnika Wrocławska

Rewitalizacja Dworca Głównego PKP we Wrocławiu i jej wpływ na rozwój centralnego węzła przesiadkowego w tym mieście

Wprowadzenie

Dworzec Główny PKP przy ulicy Piłsudskiego we Wrocławiu jest unikalnym zabytkiem architektury neogotyckiej i secesyjnej. W latach 2009–2015 obiekt ten był przedmiotem, wycenionej na pół miliarda złotych, przebudowy i rozbudowy. W efekcie dworzec i jego otoczenie stały się niezwykle przyjazną przestrzenią miejską, miejscem sprawnej obsługi pasażerów oraz atrakcyjnym centrum usługowym. Bardzo szybko okazało się, że inwestycja ta stała się katalizatorem powstania w pobliżu licznych obiektów komercyjnych, w tym kilku kompleksów biurowców, szeregu hoteli oraz gigantycznego centrum handlowo-rozrywkowo-biurowego Wroclavia z Dworcem Autobusowym Polbus-PKS w podziemiu. W powiązaniu z udoskonaleniem okolicznej infrastruktury miejskiej oraz stworzeniem tysięcy miejsc parkingowych, spowodowało to powstanie w rejonie Dworca Głównego PKP centralnego węzła przesiadkowego wysokiej rangi. Zgodnie z trendami, jakie obserwowane są w miastach europejskich podobnej wielkości co Wrocław, węzeł ten będzie zapewne ewoluował, stając się czynnikiem przyspieszającym wielkomiejskie przemiany centrum Wrocławia oraz kluczowym elementem centralnego wrocławskiego węzła kolejowego. W pracy omówiono przeprowadzone w latach 2008–2020 procesy badawcze i projektowe, które doprowadziły do odtworzenia Dworca Głównego PKP, koncentrując się jednak na zmianach struktury funkcjonalno-przestrzennej obiektu i roli przebudowy w wykrystalizowaniu się wrocławskiego centralnego węzła przesiadkowego. W Podsumowaniu zarysowano możliwe strategie rozbudowy kompleksu dworca w kierunku wschodnim i zachodnim, na obszarze torowisk i estakad kolejowych, w kontekście planów rozwoju aglomeracji i przebudowy całego wrocławskiego węzła kolejowego.

Stan badań

Do artykulacji wniosków dotyczących efektów użytkowych oraz konserwatorskich rewaloryzacji Dworca Głównego PKP, jak też dla znaczenia, jakie to dokonanie miało w kontekście stworzenia kompleksu budowli tworzących dziś węzeł przesiadkowy, upoważnia autorów pracy wiedza zdobyta w trakcie wieloletnich badań naukowych, prac projektowych i uczestnictwa w nadzorze nad przebudową tego obiektu i jego otoczenia. Wyniki tych działań zaprezentowano w szeregu publikacji opracowanych głównie przez osoby zaangażowane bezpośrednio w projekt rewitalizacji, włączając w to autorów niniejszej pracy [1]–[9]. Z kolei analizę funkcjonowania i możliwości rozwoju węzła przesiadkowego na przylegających do dworca terenach postindustrialnych opracowano jako aproksymację wyników działań autorów związanych z rewitalizacją różnego typu terenów poprzemysłowych oraz przeprowadzonych przez nich badań dotyczących aktywizacji przestrzeni pod i ponad istniejącymi obiektami kolejowymi [10]–[13].

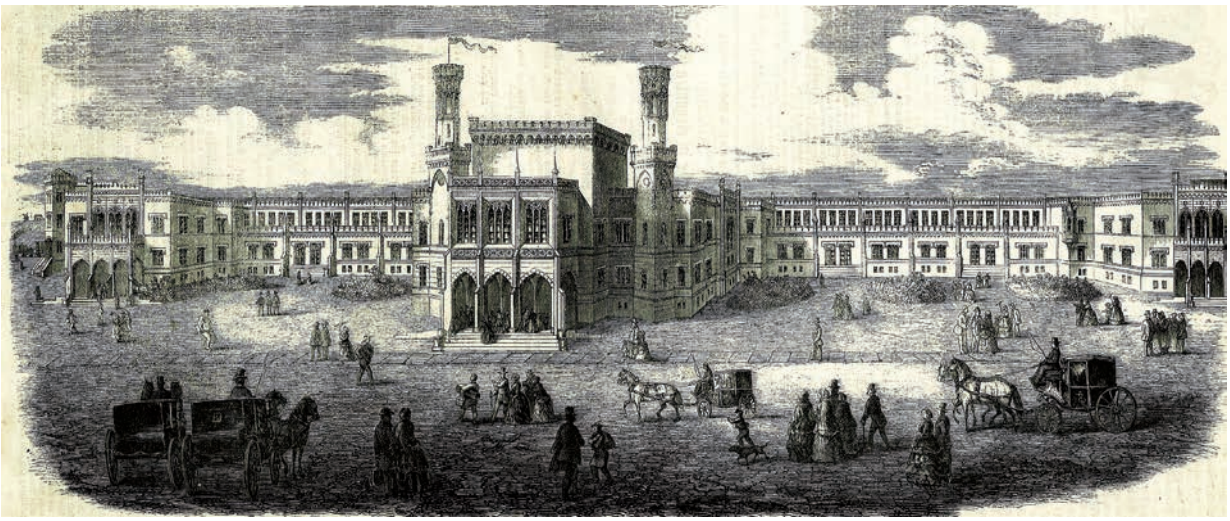
Z analizy literatury przedmiotu wynika, że brakuje prac naukowych, w których rozważa się rewitalizację wrocławskiego Dworca Głównego PKP w szerszej skali, tj. w kontekście rozwoju cen-

* ORCID: 0000-0003-4278-263X
** ORCID: 0000-0002-1406-8888.
*** ORCID: 0000-0002-2688-4073.

tralnego węzła przesiadkowego. Dotychczasowe publikacje poświęcone tej realizacji, przywołane w poprzednim akapicie, dotyczyły zagadnień architektonicznych i konserwatorskich. Można natomiast wskazać materiały źródłowe [14]–[16] oraz publikacje naukowe [17]–[27] ilustrujące bogatą historię wrocławskiego węzła kolejowego we Wrocławiu, poprzedzającą jednak tytułową rewitalizację Dworca Głównego. Istnieją również publikacje poświęcone badaniu roli dworców kolejowych w tworzeniu węzłów przesiadkowych w strukturze miast [28]–[32] oraz przedstawiające strategie przekształceń historycznych dworców w kontekście współczesnych potrzeb użytkowników oraz transportu kolejowego [33], [34]. Analiza stanu badań obejmowała również publikacje naukowe, w których rozważano warianty rozwoju wrocławskiego systemu kolei aglomeracyjnej [35], [36]–[39]. We wszystkich wymienionych pracach ich autorzy, odnosząc się do różnych zagadnień, cytują obszernie literaturę przedmiotu. Pozwala to w tym miejscu skupić się jedynie na pojawiających się w badaniach kilku najważniejszych wątkach, takich jak współczesne zmiany struktury funkcjonalno-przestrzennej Dworca Głównego i jego otoczenia oraz wpływ jego rewitalizacji na rozwój Przedmieścia Świdnickiego oraz centralnego węzła przesiadkowego.

Zarys historii Dworca Głównego PKP we Wrocławiu

Wrocławski dworzec Główny powstał według projektu Wilhelma Grapowa w latach 1855–1857 jako Stationsgebäude der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogau Eisenbahn Breslau. Od razu stal się katalizatorem rozwoju miasta oraz jego wizytówką (Il. 1).

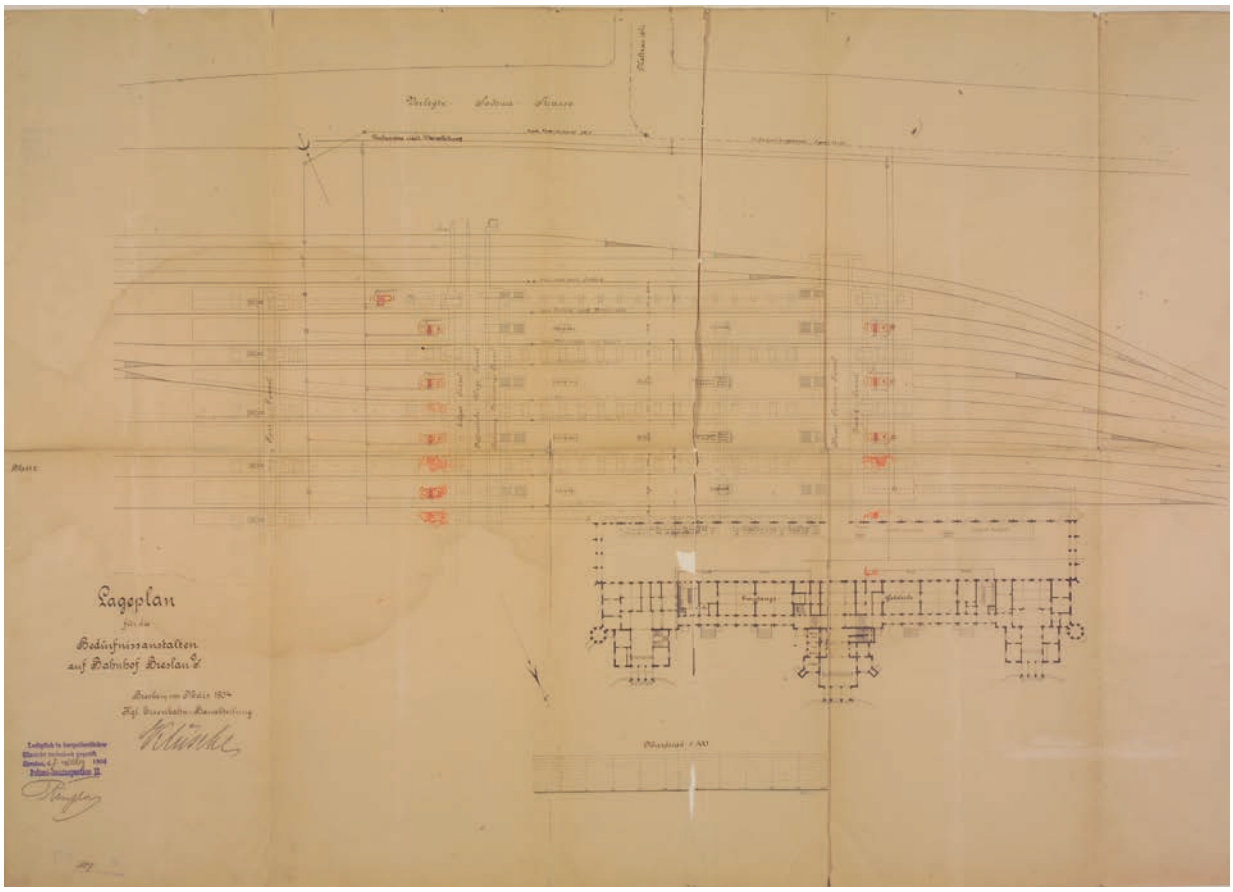


Il. 1. Stationsgebäude der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogau Eisenbahn zu Breslau zaprojektowany w 1855 r. przez Wilhelma Grapowa [67]

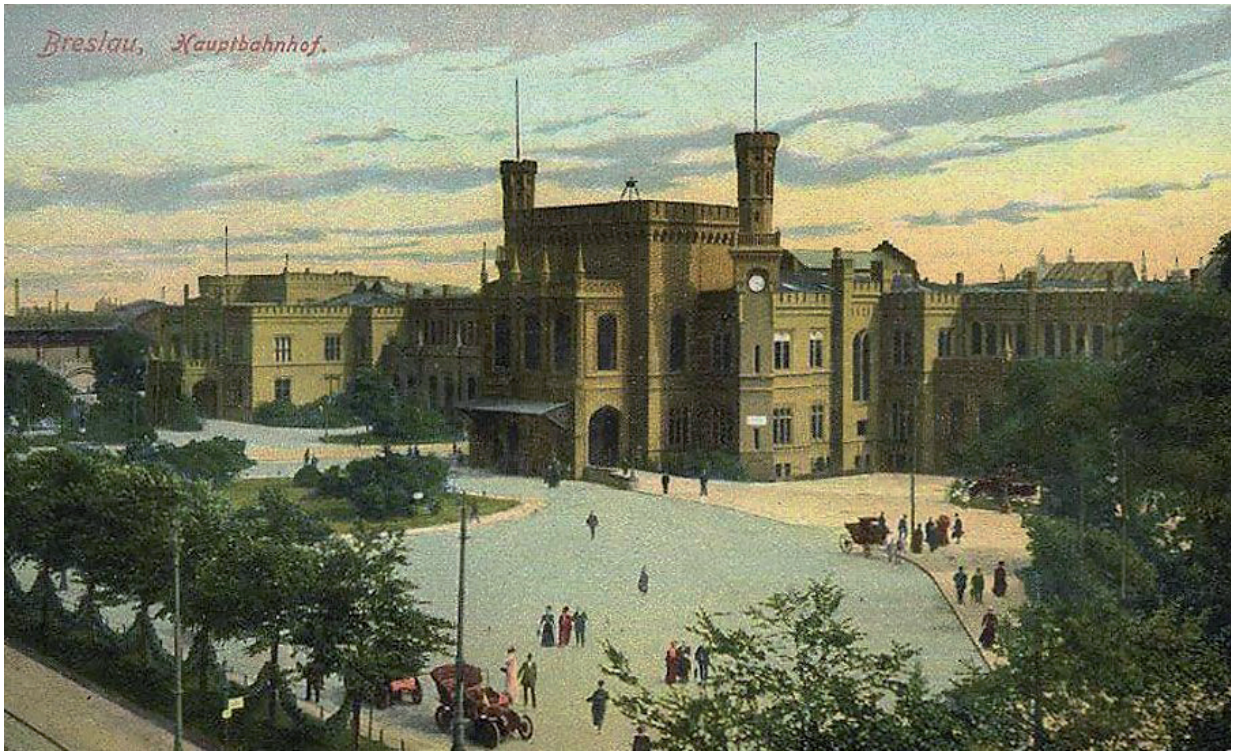
W latach 1899–1904 zdecydowano się na modernizację wrocławskiego węzła kolejowego. Jej efektem były wielkie budowle inżynierskie: nasypy, wiadukty i estakady, po których pociągi mogły bezkolizyjnie przejeżdżać przez całe miasto, oraz rozbudowa dworca głównego (Neuer Bahnhof), dzięki której kilkunastokrotnie zwiększył on swoją przepustowość[1] (il. 2).

Usprawniono ruch na placu przed dworcem, gdzie przejeżdżało coraz więcej powozów i automobili. Stworzono też przystanki tramwaju elektrycznego, co zapoczątkowało tworzenie centralnego węzła przesiadkowego (il. 3 i 4).

[1] Przebudowę i rozbudowę dworca przeprowadzono w latach 1899–1904 według projektów architekta Bernharda Klüschego (1853–1931). Projekty Grapowa oraz projekty przebudowy i rozbudowy dworca zachowały się w Archiwum Budowlanym Miasta Wrocławia (ABMW), w teczkach 1276–1288 [14].



Il. 2. Projekt rozbudowy dworca głównego (Neuer Bahnhof) w latach 1903–1904, autorstwa Bernarda Klütschego. Rzut poziomu peronów [68]



Il. 3. Wrocławski Dworzec Główny (Hauptbahnhof Breslau) – plac przed dworcem przebudowany w 1905 r. w celu usprawnienia narastającego ruchu powozów i automobili [69]

Il. 4. Wrocławski Dworzec Główny (Hauptbahnhof Breslau) – pawilon przesiadkowy po zachodniej stronie placu, przy węźle przystanków tramwajowych wybudowano. Stan z 1927r. [69]

Był to olbrzymi impuls dla inwestycji w rejonie dworca, w wyniku czego jego okolicę zapełniła wielkomiejska zabudowa w tym: siedem teatrów i kin, filharmonia, sejm prowincji, kilkanaście hoteli powiązanych z zespołami rozrywkowymi, gmachy mieszczące urzędy, biura i banki (il. 5). Mniej intensywnie zabudowane były tereny na południe od dworca, uważane jednak za najbardziej elegancką i zdrową dzielnicę usługowo-mieszkaniową (il. 6).

Il. 5. Wrocławski Dworzec Główny (Hauptbahnhof fBreslau) – plac przed dworcem z lotu ptaka. Przy ul. Piłsudskiego i w pierzejach placu widoczne hotele: Germania, Hohenzollern-Hof, Kronprinz i Hôtel du Nord oraz budynki Centralnego Zarządu Kolei Górnośląskiej i Poczty Dworcowej. Stan w 1937 r. [69]

Il. 6. Wrocławski Dworzec Główny (Hauptbahnhof Breslau) – nowa hala kasowa i rozbudowane perony oraz tereny kolejowe i zabudowa na południe od dworca. Stan w 1908 r. [69]

Przez kolejnych osiemdziesiąt lat koleje losu dworca były zmienne. Uniknął zniszczeń wojennych i sprawnie działał jako Dworzec Główny PKP, tworząc pod koniec XX w. wraz z sąsiednim Dworcem Autobusowym Polbus-PKS duży węzeł przesiadkowy[2]. Ze względu na liczne przystanki tramwajowe oraz dobre powiązanie przestrzenne obu dworców cały ten obszar dość sprawnie pełnił swoje funkcje transportowe. Jednak postępująca z czasem degradacja techniczna dworca i mizeria znajdujących się w jego sąsiedztwie usług budziły olbrzymie zastrzeżenia. Mało przyjazne były też przestrzenie przed i za dworcem, zamienione w smrodliwe parkingi (il. 7 i 8).

Il. 7. Dworzec Główny PKP we Wrocławiu – plac przed dworcem jako obszar manewrowy i parking. Stan pod koniec XX w. (fot. A. Krupa)

Il. 8. Dworzec Autobusowy Polbus-PKS przy ul. Suchej, zbudowany w latach 1974–1996 wg projektu arch. Wiesława Dobrowolski. Stan z 2013 r. (fot. P. Kirschke)

[2] Zagadnienia związane z historią wrocławskiego Dworca Głównego PKP i jego rolą w rozwoju miasta do czasu tytułowej rewitalizacji opisano szczegółowo w: [1], [17]–[27].

Na początku XXI w. Wrocław podnosił się powoli z upadku w czasach PRL-u. Na fali dobrej koniunktury rozpoczęto w mieście wznoszenie hoteli, banków, galerii handlowych i biurowców. Inwestycje tego typu nasiliły się po wejściu Polski do Unii Europejskiej, gdy nasz rynek odkryły światowe korporacje. W 2007 r., w związku przyznaniem Ukrainie i Polsce organizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej „Euro 2012", we Wrocławiu podjęto decyzje o budowie olbrzymiego stadionu piłkarskiego, obwodnicy autostradowej i nowoczesnego terminala lotniczego. Równocześnie uruchomiono szeroko zakrojoną przebudowę infrastruktury miejskiej i kolejowej, której kluczowym elementami była przebudowa Dworca Głównego PKP i udoskonalanie jego powiązań z sąsiednim Dworcem Autobusowym Polbus-PKS przy ulicy Suchej, a także budowa Zintegrowanego Węzła Przesiadkowego Wrocław Stadion [4].

Rewaloryzacja Dworca Głównego PKP we Wrocławiu w latach 2008–2012

Proces rewaloryzacji Dworca Głównego PKP zainicjowany został w 2008 r. ogólnopolskim konkursem architektoniczno-urbanistycznym, zorganizowanym przez Polskie Koleje Państwowe i Miasto Wrocław, a wygranym przez warszawskie biuro projektów Grupa 5 Architekci[3]. Projekt ten zakładał kompleksową rewaloryzację historycznego dworca i jego znaczną rozbudowę, a także poważne zmiany otoczenia dworca, w tym przebudowę placu przeddworcowego powiązaną z budową parkingu podziemnego (il. 9 i 10).

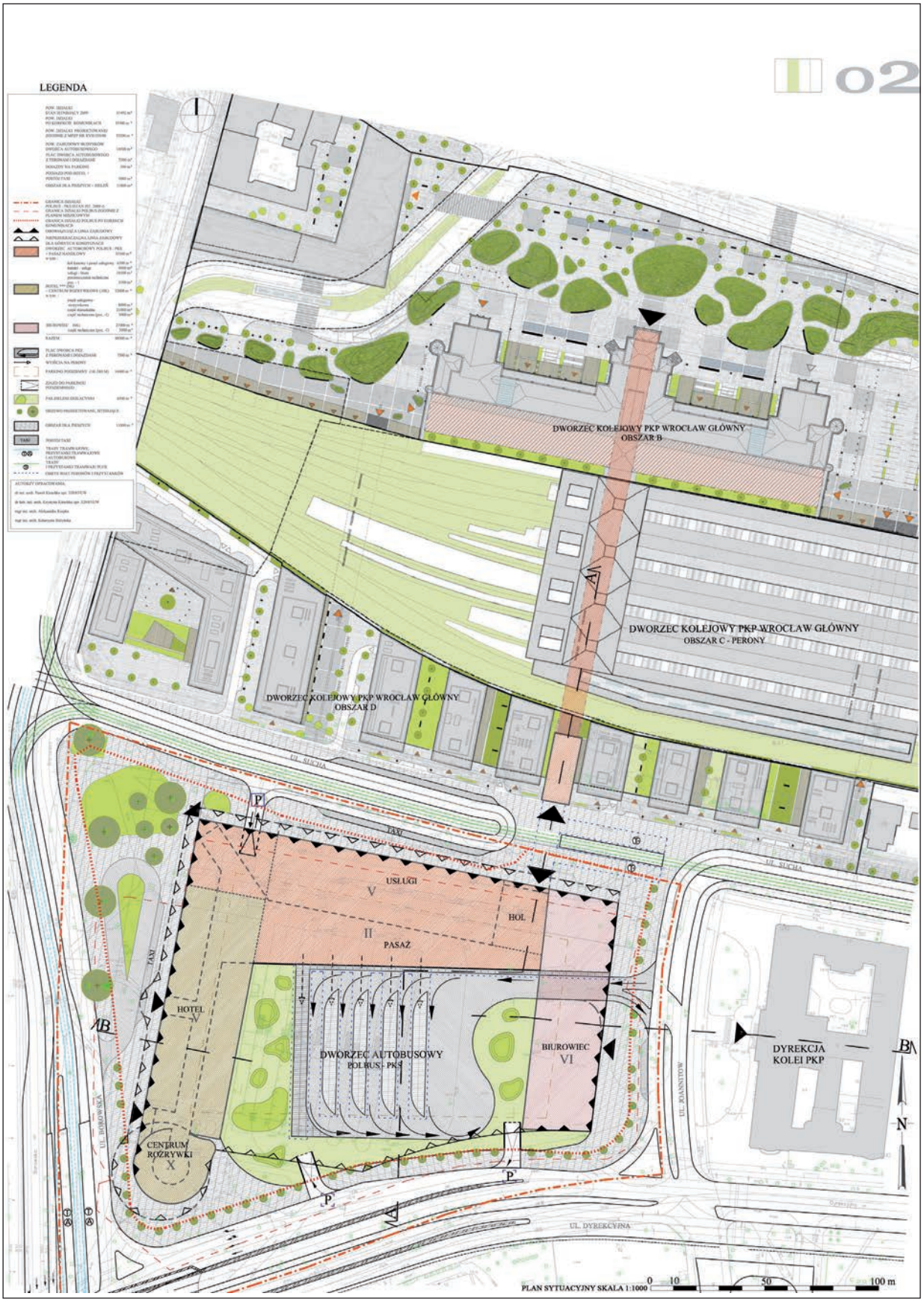
Już na etapie konkursu autorzy niniejszej pracy rozpoczęli badania historyczne i architektoniczno-konserwatorskie struktury dworca, prowadzące do wniosków, które pozwoliły na stworzenie nagrodzonej koncepcji rewaloryzacji obiektu. Analizy te w fazie opracowania projektu budowlanego były kontynuowane w formie ekspertyz konserwatorskich [8], [9]. Podstawową metodą były obserwacje in situ, studia archiwów i literatury, analizy dokumentów planistycznych i dokumentacji projektowej oraz aktywne współuczestnictwo autorów we wszystkich fazach projektu Grupy 5 Architekci. W tym samym czasie w Instytucie Budownictwa Politechniki Wrocławskiej i Instytucie Techniki Budowlanej w Warszawie opracowano szereg ekspertyz technicznych. Na podstawie wniosków i wytycznych zawartych w opracowaniach konserwatorskich i w ekspertyzach przygotowany został projekt budowlany Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej[4]. Najbardziej skomplikowanym zadaniem była rewaloryzacja wnętrz budynku neogotyckiego i odtworzenie kompozycji i pomarańczowo-ugrowej kolorystyki jego fasad (il. 11 i 12)[5].

Wewnątrz budynku, w ryzalicie centralnym przeorganizowano strefę wejściową, a w obu skrzydłach bocznych zlokalizowano duże lokale usługowe, wyposażone w niezależne wejścia. Na parterze przewidziano lokale gastronomiczne i handlowe, a na pierwszym piętrze oszklony pasaż i sale wielofunkcyjne. Zakres prac budowlanych i renowacyjnych był olbrzymi. Zabytkowe pomieszczenia budynku neogotyckiego przystosowano do funkcji usługowych, czyniąc to w taki sposób, aby zachować

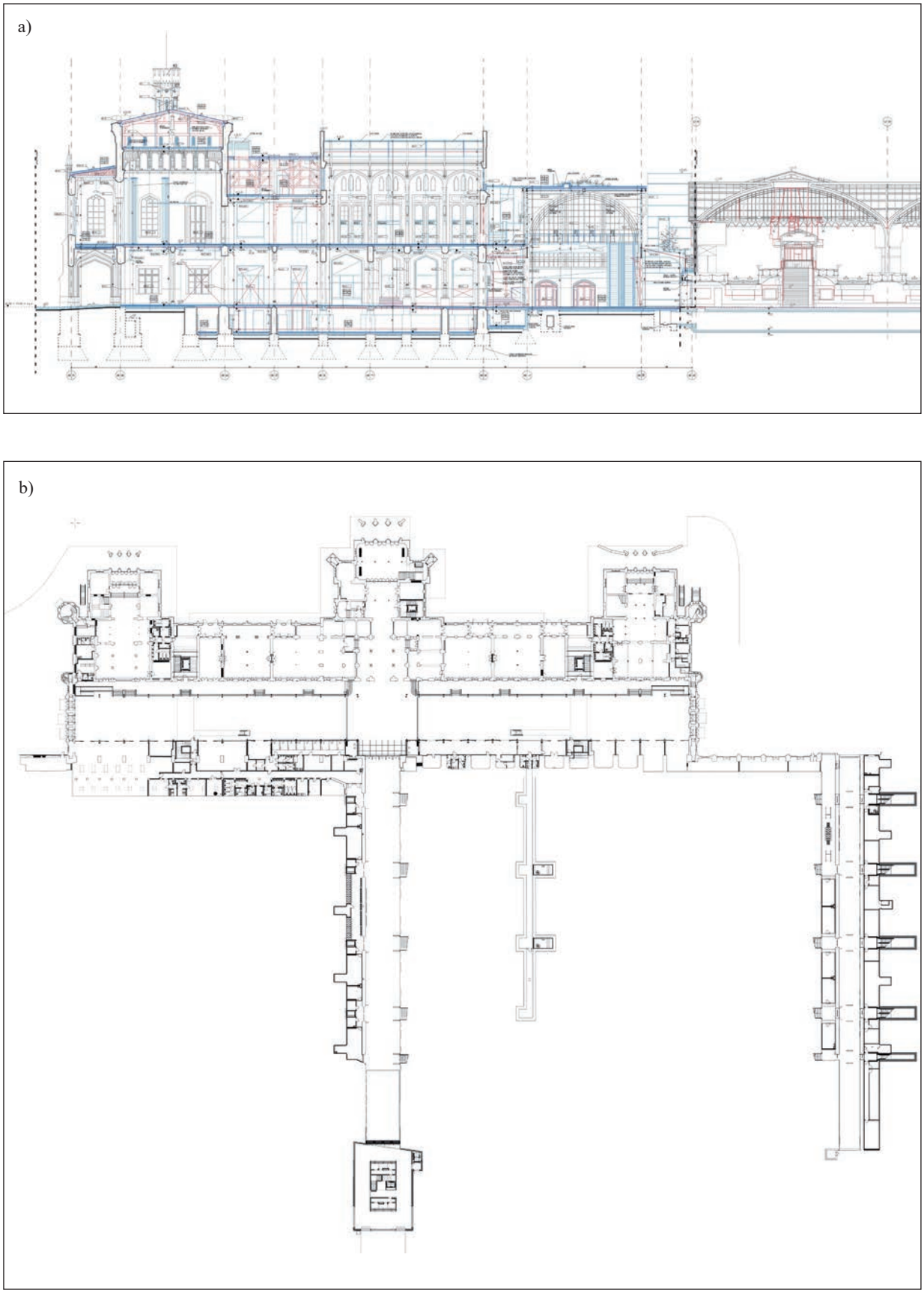
[3] Był to zespół w składzie: Roman Dziedziejko, Mikołaj Kadłubowski, Michał Leszczyński, Krzysztof Mycielski, Rafał Zelent, Michał Świtalski, Agnieszka Wróblewska, Anna Wąsowska, Marcin Zatoński, Katarzyna Olech, Małgorzata Borys oraz Krystyna i Paweł Kirschke jako konsultanci do spraw konserwatorskich [8], [9], [40]. Realizacja tego projektu uznawana jest za kluczowy moment w rozwoju tego renomowanego biura [41].

[4] Projekt Grupy 5 Architekci. Autorami byli: Rafał Zelent, Michał Leszczyński, Krzysztof Mycielski, Roman Dziedziejko, Mikołaj Kadłubowski. Współpracowali: Michał Świtalski, Agnieszka Wróblewska, Maciej Dudkiewicz, Marta Lewandowska, Katarzyna Rokicka Müller, Małgorzata Borys, Mikołaj Kołacz, Maciej Marzecki. Konstrukcje: Wojciech Naziębło [40].

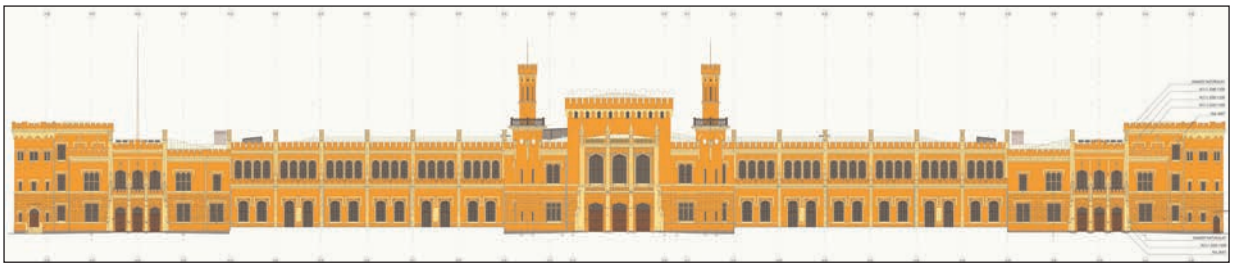
[5] Decyzje projektowe dotyczące rewaloryzacji wnętrz oraz fasad podjęto po dogłębnych studiach historycznych i badaniach stratygraficznych, przeprowadzonych przez firmy PBK Castellum Sp. z o.o. i Arcadis Sp. z o.o. Zdecydowano się na odtworzenie pierwotnego detalu i koloru tynków elewacji neogotyckiej [6], [42].



Il. 9. Koncepcja architektoniczno-urbanistyczną Grupy 5 Architekci, pokazująca zagospodarowanie terenów A, B, C, D rejonu Dworca Głównego PKP we Wrocławiu oraz opracowany przez Pracownię Projektową Kirschke w 2009 r. projekt koncepcyjny zagospodarowania kwartału ulic: Suchej, Joannitow, Dyrekcyjnej i Borowskiej, tj. budowy wielofunkcyjnego centrum usługowego z wbudowanym dworcem autobusowym [70]



Il. 10. Projekt Odtworzenie zabytkowego historycznego kompleksu dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej Grupy 5 Architekci z 2009 r., gł. proj.: arch. Rafał Zelent; a) przekrój przez ryzalit centralny, hol kasowy oraz (fragment) tunelu i peronów nakrytych wiatami (kol. czerwony – wyburzenia, kol. niebieski – elementy nowe), b) rzut przyziemia neogotyckiego budynku hali kasowej i tuneli (rys. uproszczony) [71]

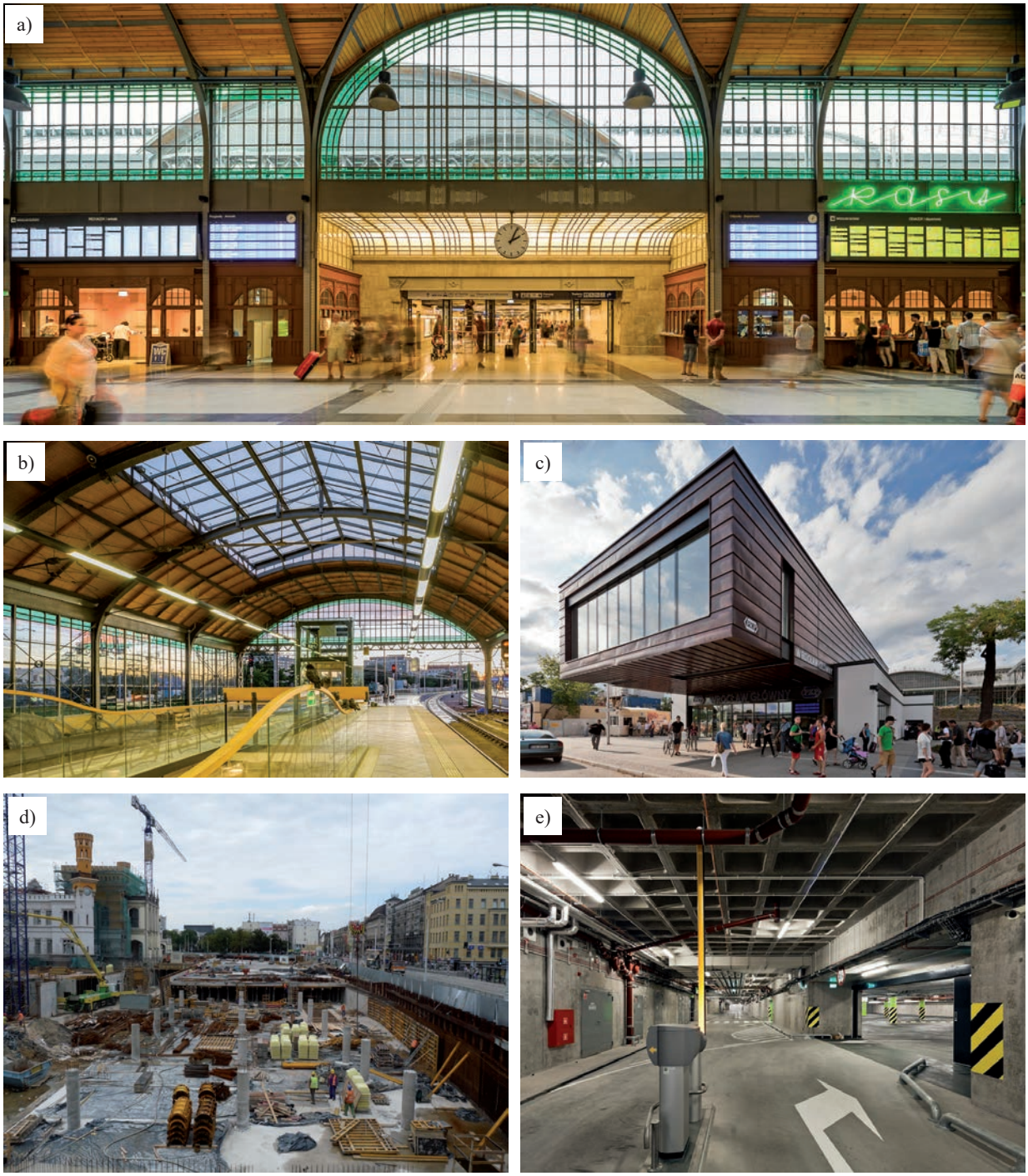


Il. 11. Projekt Odtworzenie zabytkowego historycznego kompleksu dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej z 2009 r. Grupy 5 Architekci, gł. proj.: arch. Rafał Zelent. Rys. przebudowy elewacji północnej [71]

Il. 12. Przebudowany plac przed dworcem i odrestaurowana fasada Dworca Głównego PKP. Projekt: Grupa 5 Architekci, gł. proj.: arch. Rafał Zelent, inwestor: PKP S.A., generalny wykonawca: Budimex S.A. Warszawa, wykonawca prac konserwatorskich: Castellum Sp. z o.o. Stan z 2012 r. (fot. J. Sokołowski)

Il.13. Odrestaurowane wnętrza neogotyckiej części Dworca Głównego PKP we Wrocławiu. Projekt: Grupa 5 Architekci, gł. proj. arch. Rafał Zelent; a) hol w ryzalicie centralnym. Stan z 2012 r., b) restauracja Sphinx we wschodnim ryzalicie, proj. wystroju wnętrz arch. Magdalena Federowicz-Boule. Stan z 2015 r. (fot. J. Sokołowski, P. Kirschke)

w pełni odtworzony i poddany konserwacji historyczny wystrój (il. 13). W hali kasowej, w tunelach i na peronach odtworzono oryginalny układ przestrzenny i detale, dostosowując jednocześnie wszystkie struktury do współczesnych wymogów technicznych i montując nowoczesną infrastrukturę. Odremontowano wiaty peronowe, uzupełniając skrzydło od strony wschodniej. Na zakończeniu tunelu głównego zbudowano Dworzec Nocny, który skonfigurowano tak, aby w przyszłości mógł stanowić łącznik ze zmodernizowanym dworcem autobusowym (il. 14).



Il. 14. Dworzec Główny PKP we Wrocławiu przebudowany i rozbudowany w latach 2010–2012. Projekt: Grupa 5 Architekci, gł. proj. arch. Rafał Zelent, ekspertyzy i opiniowanie konserwatorskie: Krystyna i Paweł Kirschke, inwestor: PKP S.A, generalny wykonawca: Budimex S.A. Warszawa, wykonawca prac konserwatorskich: Castellum Sp. z o.o.; a) hala kasowa i wejście do tunelu głównego, b) peron nakryty stalową wiatą, c) dworzec nocny od strony ul. Suchej, d) prace nad przebudową placu i gmachu dworca, e) podziemna ulica pod placem, obsługująca parking i zaplecze dworca. (fot. J. Sokołowski, P. Kirschke, M. Czechowicz)

Wielkie zmiany zaplanowano też w obrębie placu przed dworcem. Zadecydowano bowiem o przeniesieniu ruchu kołowego oraz obsługi technicznej dworca pod ziemię i wykonanie podjazdów pod dworzec oraz wjazdów do podziemi od strony wschodniej i zachodniej (il. 14). W ten sposób powstał podziemny parking dla 200 samochodów oraz ulica techniczna, umożliwiająca bezkolizyjne dostawy do usług znajdujących się na dworcu, wywóz śmieci i przejazdy awaryjne do przyłączy instalacyjnych. Na placu stworzono systemem dróg pożarowych i dogodne dojścia do budynku dwor-

ca, co zapewnia płynne przemieszczanie się wielkim masom ludzi. W obrębie placu znalazły się też strefy rekreacyjne: trawniki o formach niskich pagórków i szpalery platanów z tak uformowanym systemem korzeniowym, aby mógł rozwijać się na dachu parkingu. Kompozycję placu uzupełniają pawilony mieszczące wyjścia z parkingu i wiaty na rowery, dwie fontanny, eleganckie słupy ogłoszeniowe oraz ogródki kawiarniane na tarasach. Całość wyposażono w system oświetlenia i nocną iluminację (il. 15).

Il. 15. Iluminowany Dworzec Główny PKP we Wrocławiu i plac przed dworcem przebudowane i rozbudowane w latach 2010–2012. Projekt: Grupa 5 Architekci, gł. proj. arch. Rafał Zelent (fot. J. Sokołowski)

Główne elementy inwestycji udało się przeprowadzić w okresie marzec 2010–czerwiec 2012, co pozwoliło otworzyć obiekt planowo, tj. tuż przed odbywającymi się we Wrocławiu meczami Euro 2012. Pomimo napiętego harmonogramu powiodło się to dzięki wielkiemu zaangażowaniu projektantów i wykonawców[6] oraz dzięki temu, że na wszystkich etapach procesu projektowego i w trakcie trwania inwestycji decyzje podejmowano na podstawie wszechstronnych analiz technicznych i prowadzonych nieustannie badań architektoniczno-konserwatorskich obiektu, zgodnie ze strategią określaną jako design by research[7]. Wymagało to od ekspertów nieustannego śledzenia postępu prac i reagowania na odkrycia, w wyniku których konieczne było korygowanie założeń projektu[8]. Wszystko to pozwoliło na optymalne zabezpieczenie zabytkowej struktury obiektu, jak również na jej znakomite wyeksponowanie[9].

---

[6] Generalnym wykonawcą był Budimex S.A. z siedzibą w Warszawie, natomiast wykonawcą prac konserwatorskich Castellum Sp. z o.o. z Wrocławia.

[7] Założenia projektu i szczegóły realizacji zostały opisane w artykułach opublikowanych przez autorów niniejszej pracy [1]–[4] oraz przez projektantów z Grupy 5 Architekci [5]–[7].

[8] Korekty były przeprowadzone na podstawie 30 opinii konserwatorskich, opracowanych przez Krystynę i Pawła Kirschke. Badacze ci wchodzili również w skład rady naukowo-eksperckiej powołanej przez Miejskiego Konserwatora Zabytków, której zadaniem było opiniowanie wszystkich szczegółowych rozwiązań.

[9] Trzeba dodać, że tak przeprowadzona rewaloryzacja wrocławskiego Dworca Głównego PKP doceniona została licznymi nagrodami konserwatorskimi, architektonicznymi, urbanistycznymi i branżowymi. Były to m.in.:

Rola Dworca Głównego PKP w powstaniu i funkcjonowaniu wrocławskiego centralnego węzła przesiadkowego

Zakończona w 2012 r.[10] spektakularnym sukcesem rewitalizacja Dworca Głównego PKP uwypukliła jago walory architektoniczne, usprawniła funkcjonowanie wrocławskiego węzła kolejowego i podniosła rangę rejonu dworca [44]. Pojawił się jednak problem z zagospodarowaniem obiektu, który wynikał w dużej mierze z braku odpowiednich zapisów w Miejscowych Planach Zagospodarowania Przestrzennego. Koncepcja konkursowa miała to częściowo rozwiązać poprzez stworzenie propozycji przestrzennych dla terenów C (na tyłach dworca) i E (przy placu na zachód od dworca), gdzie zdefiniowano możliwości wzniesienia dużych obiektów usługowych. W tym samym czasie, w powiązaniu z przebudową Dworca Głównego PKP, w Biurze Rozwoju Wrocławia trwały prace analityczne, dotyczące możliwych kierunków przebudowy układu komunikacyjnego wokół dworców kolejowego i autobusowego. W reakcji na te wszystkie zdarzenia właściciele Dworca Autobusowego Polbus-PKS (il. 9), zlecili wykonanie koncepcji programowo-przestrzennej zagospodarowania terenu dworca na wielofunkcyjne centrum usługowe z wbudowanym dworcem autobusowym[45][11]. Głównym celem tej pracy było wykazanie potencjału inwestycyjnego obszaru pomiędzy ulicami: Joannitów, Dyrekcyjną, Suchą i Swobodną, co miało stanowić pomoc przy opracowaniu nowego planu miejscowego. Dotychczasowy plan zakładał istnienie w tym miejscu wyłącznie dworca autobusowego z parkingiem. Według nowej koncepcji znalazłoby się tam duże wielofunkcyjne (handlowo-rozrywkowo-biurowe) centrum usługowe z dworcem autobusowym na części parteru i z kilkupoziomowym parkingiem, powiązane ściśle z dworcem PKS poprzez Dworzec Nocny, zaprojektowany przez Grupę 5 Architekci. Po wielu dyskusjach, uchwałą Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 28 listopada 2013 r. przyjęto nowy plan miejscowy dla rejonu ulic Suchej i Dyrekcyjnej, zakładający możliwość budowy na tym terenie obiektu usługowego z wbudowanym dworcem autobusowy[46]. W tym samym czasie zmienił się właściciel dworca – została nim firma Unibail-Rodamco. Na jej zlecenie biuro IMB-Asymetria z Krakowa wykonało projekt wielofunkcyjnej galerii Wroclavia. Wokół obwodowego, dwukondygnacyjnego pasażu rozlokowano 200 sklepów, 20 sal kinowych, w tym IMAX, kilkadziesiąt lokali gastronomicznych, 2300 miejsc prakingowych, zielone tarasy na dachach, a w podziemiu umieszczono dworzec autobusowy (il. 16 i 17)[12].

Eurobuild Awards 2012 w kategorii RICS Regeneration Award Poland, nagroda specjalna w konkursie „Piękny Wrocław 2013" (za modernizację obiektu historycznego) i Dolnośląski Laur Konserwatorski 2013. W zorganizowany pod patronatem Prezydenta RP konkursie „Życie w architekturze" na najlepsze obiekty powstałe w Polsce w latach 2000–2012 Dworzec Główny uznano za najlepszą inwestycję PKP, a plac przed nim nominowano do nagrody głównej w kategorii Najlepsza Przestrzeń Publiczna [43].

[10] Trzeba dodać, że po zakończeniu głównego etapu rewaloryzacji, w latach 2013–2015 na Dworcu Głównym kontynuowane były prace adaptacyjne, podczas których zrealizowano kilkadziesiąt komercyjnych lokali gastronomicznych i handlowych. Ostatni etap prac, przeprowadzony w latach 2016–2018, dotyczył adaptacji pierwszego piętra budynku neogotyckiego, które przeznaczono na cele związane z kulturą. Zlokalizowano tam: bibliotekę publiczną, kaplicę, sale wystawowe oraz sesyjne. Proces ten odbył się z pełnym poszanowaniem zabytkowej struktury budynku, co udało się dzięki szczegółowym wytycznym przygotowanym przez Grupę 5 Architekci oraz dzięki intensywnemu nadzorowi konserwatorskiemu, prowadzonemu przez autorów niniejszego artykułu, którzy dla poszczególnych zadań opracowali 30 opinii konserwatorskich [3].

[11] Koncepcję opracował w 2009 r. w Pracowni Projektowej Kirschke zespól w składzie: Krystyna Kirschke, Paweł Kirschke, Aleksandra Rzepka, Katarzyna Różyńska.

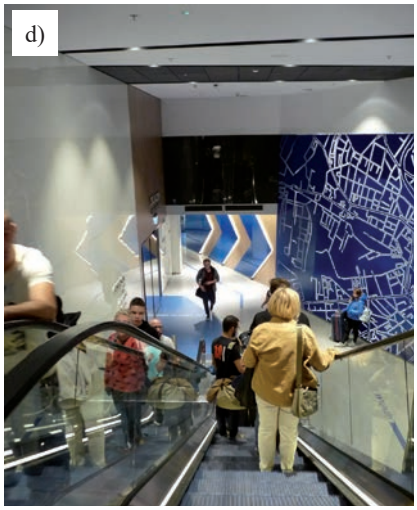
[12] Za projekt inwestycji odpowiada firma IMB-Asymetria z Krakowa, a za projekt wnętrz pracownia Saquez & Partners z Paryża. Koszt tej gigantycznej inwestycji wyniósł 220 mln euro (ok. 933 mln zł). Obiekt otrzymał certyfikat BREEAM w stopniu Excellent.

Il. 16. Widok nocny na kompleks Dworca Głównego PKP oraz Galerię Wroclavia z dworcem autobusowym PKS przy ul. Suchej. Projekt: IMB-Asymetria, inwestor: Unibail-Rodamco [72]

Dodatkowo, na czterech górnych kondygnacjach skrzydła przy ulicy Suchej umieszczono biura. Dwa najważniejsze wejścia do budynku zaakcentowane asymetrycznymi łukami umieszczono na narożniku ulic Suchej i Komandorskiej (obok węzła przesiadkowego komunikacji miejskiej) oraz naprzeciwko wyjścia z tunelu Dworca Głównego PKP (il. 17). Tuż obok tego wejścia znalazł się hol kasowy i poczekalnia dworca autobusowego. Perony dworca umieszczono na poziomie -2, a oba obszary powiązano schodami ruchomymi i windami. Realizacja tego olbrzymiego przedsięwzięcia nastąpiła w latach 2014–2017, całkowicie zmieniając oblicze dotychczas zaniedbanego obszaru za dworcem[13].

Jednocześnie z opisanymi działaniami związanymi ze wznoszeniem galerii Wroclavia trwał proces zabudowywania terenów na południe od linii kolejowej, wzdłuż łączących się w całość ulic Suchej i Swobodnej, które pozbawione były zwartej zabudowy od czasów II wojny światowej (il. 18). Pierwszy wielkomiejski obiekt wzniesiono przy skrzyżowaniu ulic Swobodnej i Powstańców Śląskich dopiero w latach 2005–2007. Były to Arkady Wrocławskie zawierające centrum handlowo-rozrywkowe i biura, w budynku wysokościowym (projekt: AP Szczepaniak – Biuro Architektoniczne, Bieniasz-Nicholson, inwestor: Grupa LC Corp S.A.). Transformacja odcinka tej ulicy w pobliżu opisywanego centralnego węzła przesiadkowego nastąpiła w latach 2013–2017 za sprawą Echo Investments, które zbudowało tam dwa duże biurowce klasy A: Aquarius Business House przy ulicy Swobodnej 1 (realizacja w 2013 r.) oraz Sagittarius Business House przy ulicy Borowskiej 2 (realizacja w latach 2016–2018). Oba obiekty zaprojektowało biuro Arcad, nadając im funkcjonalistyczne, ale jednocześnie monumentalne formy (il. 19). W tym samym czasie przebudowano też ulice: Suchą, Borowską, Joannitów i Dyrekcyjną, wznosząc przy okazji kilka zespołów przystanków autobusowych i tramwajowych. W efekcie tych działań ulice Sucha i Swobodna otrzymały wielkomiejski charakter, co stanowiło diametralną zmianę w stosunku do sytuacji sprzed rewaloryzacji Dworca Głównego PKP.

[13] Zaprojektowana z rozmachem Wroclavia zdobyła wiele nagród, w tym tytuły Best Retail Architecture Europe oraz Best International Retail Architecture 2018–2019, w konkursie organizowanym przez International Property Awards w Londynie. Dzięki ofercie handlowej i przestronności luksusowych wnętrz od razu zdobyła też uznanie odwiedzających, których już w pierwszym roku działalności galerii było 14 mln [47].



Il. 17. Galeria Wroclavia z dworcem autobusowym PKS przy ul. Suchej. Projekt: IMB-Asymetria, inwestor: Unibail-Rodamco; a), b) widok zewnętrzny obiektu, c), d), e) wnętrza galerii i dworca autobusowego. Stan z 2020 r. (fot. A. Krupa)

Il. 18. Widok na tereny położone na zachód od Dworca Głównego PKP, zabudowane biurowcami, ale nadal stanowiące rezerwę na rozbudowę estakady o kolejny tor i stację kolejową, planowaną w projekcie rozwoju wrocławskiego systemu kolei aglomeracyjnej [73]

Il. 19. Zabudowa komercyjna przy ul. Suchej, powstała w latach 2013–2018; a) biurowiec Sagittarius Business House przy ul. Borowskiej 2 oraz galeria Wrocławia z dworcem autobusowym PKS na poziomie -2, b) biurowiec Aquarius Business House przy ul. Swobodnej 1 (fot. A. Krupa)

Równie intensywne działanie inwestycyjne prowadzone były po północnej stronie Dworca Głównego PKP, gdzie w 2014 r. powstał kompleks Silver Tower Center z trzygwiazdkowym hotelem Ibis i biurowcem umieszczonym w części wieżowej (il. 20) [48]. Obiektem tym Pracownia Projektowa Maćków stworzyła ważną dominantę urbanistyczną i zamknęła widok perspektywiczny ulicy Piłsudskiego. Po zachodniej stronie placu dworcowego, w miejscu, gdzie przed wojną znajdował się Hotel Germania, zbudowano sześciokondygnacyjny biurowiec Wrocław101, zaprojektowany przez PM Group Polska (il. 21).

Il. 20. Po prawej; Dworzec Główny PKP we Wrocławiu i plac przed dworcem po przebudowie w latach 2010–2012, na osi Poczta Dworcowa, po lewej: Silver Tower Center z Hotelem Ibis zbudowanym w latach 2012–2014 wg projektu Pracowni Projektowej Maćków. Stan w 2014 r. (fot. P. Kirschke)

Il. 21. Zabudowa zachodniej części placu przed Dworcem Głównym PKP. Po lewej: Biurowiec Wrocław101 zaprojektowany przez PM Group Polska, po prawej: odrestaurowany Hotel Piast. Stan w 2020 r. (fot. P. Kirschke)

Nieco dalej na zachód, przy ulicy Komandorskiej 12 powstał w 2017 r. budynek biurowo-usługowy projektu Grupy 5 Architekci. Z kolei na północny-wschód od dworca **zbudowano biurowiec** Delta 44, zaprojektowany przez ASPA Pracownię Architektoniczną. W tym samym czasie przystąpiono

również do rewaloryzacji zlokalizowanych przy ulicy Piłsudskiego i naprzeciwko placu dworcowego hoteli: Polonia (dawniej: Hotel Vier Jahreszeiten), Piast (dawniej: Kronprinz), Europejskiego (dawniej: Hohenzollern Hof) oraz Grand (dawniej: Hotel du Nord)[14].

Inwestycje planowane w otoczeniu Dworca Głównego PKP oraz strategie rozbudowy wrocławskiego centralnego węzła przesiadkowego

Obecnie planowane jest unowocześnienie wrocławskiego węzła kolejowego. Jego najważniejszym elementem pozostanie Dworzec Główny PKP, którego ewentualna rozbudowa może nastąpić na wschód i na zachód od obiektu historycznego. Obowiązując plan miejscowy [46], obejmujący teren Dworca Głównego oraz sąsiadujące bezpośrednio z nim: tereny pokolejowe na południe od ulicy Małachowskiego, kwartał między ulicami: Gwarną, Kościuszki, Pułaskiego, Małachowskiego (il. 22) i kwartały wyznaczone ulicami: Komandorską, Piłsudskiego, Peronową, Borowską, Swobodną został opracowany jeszcze przed rewitalizacją dworca i w związku z tym nie uwzględnia zmian urbanistycznych, ekonomicznych i społecznych, jakie zostały wprowadzone na tym obszarze w związku z tą inwestycją i kolejnymi[15].

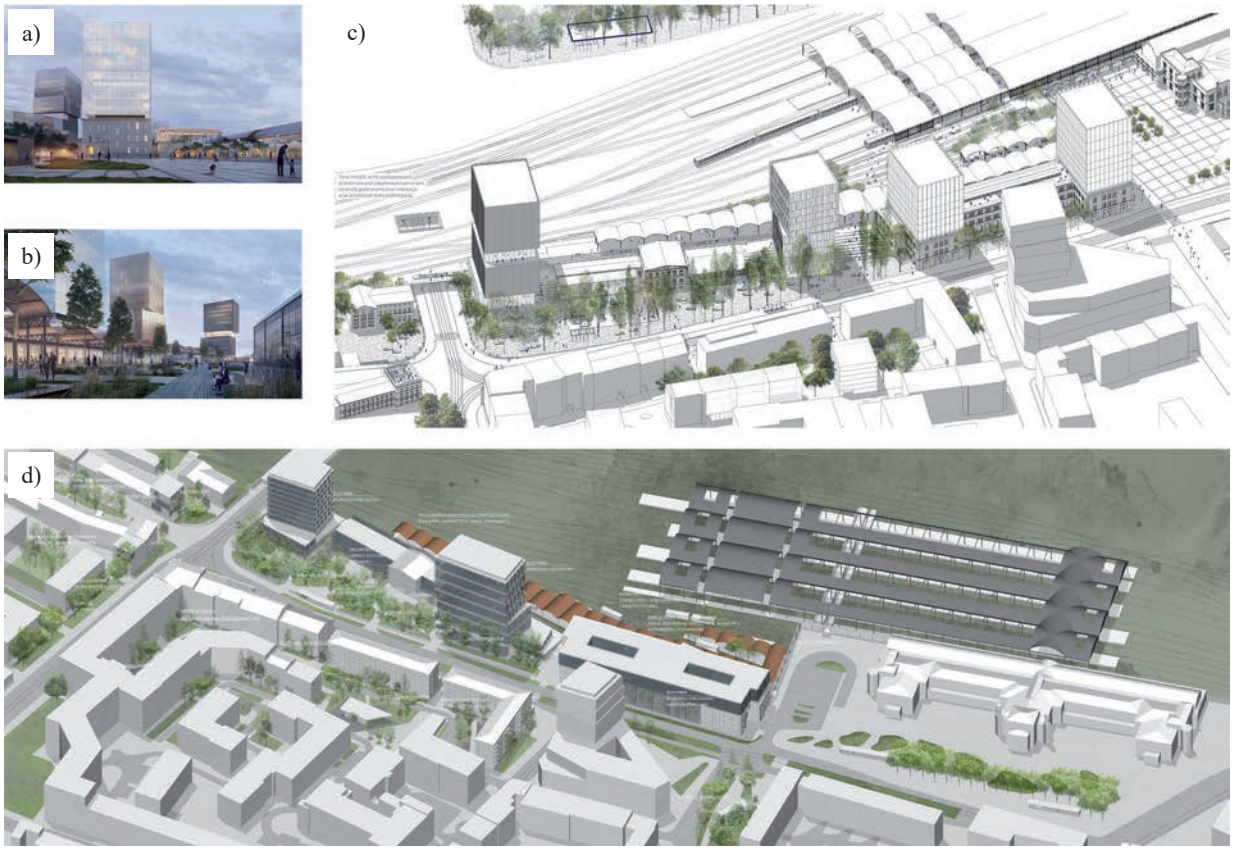
Il. 22. Tereny inwestycyjne na wschód od Dworca Głównego PKP, wzdłuż ul. Małachowskiego we Wrocławiu, obejmujące Pocztę Dworcową i zabudowania dawnego Dworca Górnośląskiego. Po prawej: kompleks Silver Tower, w głębi: Dworzec Główny, a za nim: Dworzec PKS i zabudowa komercyjna przy ul. Suchej. Stan w 2019 r. [74]

Podstawą założeń funkcjonalno-przestrzennych potrzebnych do zmiany planu mają być m.in. rozwiązania zaproponowane w projektach zgłoszonych do zorganizowanego przez magistrat i Wrocławski Oddział Stowarzyszenia Architektów Polskich konkursu na koncepcję urbanistyczno-architekto-

[14] Realizacji tej inwestycji towarzyszyły duże trudności. Hotel zamierzano odtworzyć z maksymalnym wykorzystaniem zabytkowej substancji, ale katastrofalny stan techniczny historycznych murów spowodował konieczność rozebrania obiektu aż do poziomu parteru [49].

[15] „Istniejący MPZP należy traktować jako informację »historyczną«, nieadekwatną do dzisiejszych wymagań stawianych ważnym fragmentom Śródmieścia Wrocławia" – fragment regulaminu konkursu studialnego na opracowanie koncepcji urbanistyczno-architektonicznej zagospodarowania obszaru pokolejowego, zlokalizowanego we Wrocławiu, wzdłuż ulicy Małachowskiego we Wrocławiu, który został zorganizowany przez SARP Oddział Wrocław [50].

niczną zagospodarowania obszaru pokolejowego, zlokalizowanego wzdłuż ulicy Małachowskiego (il. 23). „Podstawowym celem konkursu było uzyskanie spójnej koncepcji zagospodarowania obszaru pokolejowego jako miejsca o różnorodnym przeznaczeniu i użytkowaniu zarówno przez lokalną społeczność, jak i osoby korzystające z obszaru opracowania regularnie bądź okazjonalnie" [50].



Il. 23. Koncepcja urbanistyczno-architektoniczna zagospodarowania obszaru pokolejowego wzdłuż ul. Małachowskiego we Wrocławiu; a, b, c) projekt Aleksandry Czerwonki-Jabłońskiej, Marty Dąbrowskiej, Anny Okoń, uhonorowany I nagrodą w konkursie studialnym SARP Wrocław 2019 r., d) projekt konkursowy Grupy 5 Architekci z 2019 r., autorzy: Rafał Zelent, Agnieszka Wróblewska, Mateusz Szymanowski, Michał Grotek, Krystyna Kirschke, Paweł Kirschke, Elżbieta Komarzyńska-Świeściak [75]

W nagrodzonych pracach konkursowych wykorzystano potencjał ukształtowania wielkomiejskiego charakteru dla przedmiotowego terenu [51]. Zaprezentowane rozwiązania zwiastują kolejny etap transformacji terenów wokół Dworca Głównego, m.in. realizację wzdłuż ulicy Małachowskiego budynków o tej samej skali, co istniejący Silver Tower Center (dominanta liniowa), a także wprowadzenie interesujących powiązań przestrzeni publicznych placu Dworcowego i terenu dawnych peronów pocztowych wraz z towarzyszącą im bogatą ofertą usług centrotwórczych, przy jednoczesnej ekspozycji wartościowego obiektu dawnego Dworca Górnośląskiego (il. 23). Choć zmiana planu miejscowego nie doszła jeszcze do skutku, firma WRI Investment odkupiła od Poczty Polskiej działkę przy ulicy Małachowskiego i rozpoczęła przygotowania do budowy kilkunastopiętrowego biurowca. Planowana inwestycja pod nazwą Małachowskiego 11 to biurowiec z usługami w parterze, położony w bezpośrednim otoczeniu zabytkowego Dworca Górnośląskiego, która pod względem skali dorównuje Silver Tower Center[16]. W niedalekiej przyszłości planowane są również kolejne inwestycje, tym

[16] W parterze biurowca, planowanego przez firmę Atal i projektowanego przez pracownię Adamiczka-Broma, mają znaleźć się lokale handlowo-usługowe, w tym m.in. restauracja, przejście na zabytkowe perony oraz punkt spotkań z kulturą i rzemiosłem. Start budowy planowany jest na 3. kwartał 2020 r. [52].

razem na wschód od Dworca Głównego. Na Przedmieściu Oławskim, na terenie o pow. 4,11 ha położonym przy ulicy Pułaskiego ma powstać wielofunkcyjna zabudowa pod nazwą Atal City Square, złożona z budynków mieszkalnych z częścią usługową i hotelarską, a także wbudowanym garażem[17]. Naprzeciwko tej działki, u zbiegu ulic Małachowskiego i Pułaskiego znajduje się kompleks kamienic o pow. 7,6 tys. m2 kw, które miasto zamierza sprzedać[18]. Nowy budynek wielorodzinny z usługami w parterze i garażem podziemnym ma stanąć również za siedzibą Telekomunikacji Kolejowej, tj. za Zakładem Telekomunikacji we Wrocławiu przy ulicy Pułaskiego, w miejscu dawnego budynku magazynowego[19].

Na podstawie przedstawionych, nowo planowanych inwestycji w otoczeniu Dworca Głównego można dostrzec również nowy podział miasta na strefy funkcjonalne: enklawę funkcji komercyjnych (hotelowych, biurowych, handlowych i rozrywkowych) w rejonie centralnego węzła przesiadkowego i funkcje turystyczne (muzea, hotele, punkty obsługi turystów i kantory, oraz lokale gastronomiczne i rozrywkowe) w tzw. starym centrum miasta. Równolegle z inwestycjami prywatnymi w otoczeniu dworca, miasto planuje optymalizację zintegrowanego węzła przesiadkowego w otoczeniu dworca[20], a PKP kolejną optymalizację systemu transportu kolejowego. Na początku 2020 r. oddano do użytkowania dodatkowy peron 6, docelowo przeznaczony dla kolei aglomeracyjnej ze względu na bliskie usytuowanie względem ulicy i dworca autobusowego, a także umożliwiający – dzięki osobnemu połączeniu z ulicą Suchą – organizację imprez masowych i niezależną odprawę kibiców piłkarskich [56], [57].

W dalszej perspektywie planowane jest znacznie większe przedsięwzięcie: unowocześnienie wrocławskiego węzła kolejowego, którego najważniejszym elementem pozostanie Dworzec Główny PKP połączony bezpośrednią linią kolejową z wrocławskim Portem Lotniczym (Dworcem Głównym – stacją Wrocław Zachód[21]) oraz ze stacją SKM w jednym z dwóch rejonów, tj. skrzyżowania ulic Powstańców Śląskich i Świdnickiej lub Powstańców Śląskich i Zielińskiego [39], [59]. Nadrzędnym celem tej inwestycji ma być m.in. wzmocnienie roli centralnie położonego Dworca Głównego jako węzła kolei aglomeracyjnej i dalekobieżnej, przy jednoczesnym zapewnieniu niezależnej obsługi poszczególnych grup pasażerów[22]. Zadanie to obejmie m.in. przebudowę pasażerskiej linii średnicowej wraz z rozbudową odcinka Wrocław Główny–Grabiszyn. Wśród rozpatrywanych wariantów rozważane będzie również przywrócenie ruchu kolejowego na stacji Wrocław Świebodzki, który miałby zacząć pełnić ważną rolę w ruchu pociągów regionalnych i aglomeracyjnych[23], a nawet wybudowanie nowego tunelu łączącego go z Dworcem Nadodrze [60]. Szansy na pomyślną realizację tych planów można upatrywać w pozostałej po II wojnie światowej bardzo dobrze rozwiniętej infrastrukturze kolejowej, oferującej rezerwy zachowane zarówno w przystankach, jak i w trasach [37]. Na położonych na zachód od Dworca Głównego nasypie i estakadzie kolejowej, pod którą ulokowane są już

---

[17] Wysokość zabudowy, projektowanej przez biura AP Szczepaniak i MPP, zgodnie z planem miejscowym ma wynieść 15–24 m. Przed realizacją inwestycji konieczne będzie wyburzenie kilkunastu istniejących budynków [53].

[18] Kamienice miały zostać wyburzone już przed laty, w związku z poszerzeniem drogi na ulicy Pułaskiego. Aktualny MPZP nie dopuszcza wyburzenia zlokalizowanych w tym miejscu budynków, wpisanych do ewidencji zabytków. Chroni je w zakresie: gabarytów, formy dachów i architektonicznej, podziału okiennego oraz układu i artykulacji elewacji frontowych [46].

[19] Projekt: arch. Łukasza Chachaja (Crarch Sp. z o.o.), inwestycja: Domax Oława Sp. z o.o. [54].

[20] Między innymi zakrojone na szeroką skalę prace przy węźle tramwajowym w pobliżu Dworca Głównego, w rejonie układu komunikacyjnego u zbiegu ulic Piłsudskiego, Kołłątaja i Peronowej [55].

[21] Połączenie to ma biec z Dworca Głównego PKP do stacji Wrocław Zachód, przez tereny w pobliżu lotniska, przejęte przez samorząd od Agencji Mienia Wojskowego i przekazane spółce Port Lotniczy Wrocław [58].

[22] Mimo że różne warianty budowy kolei aglomeracyjnej we Wrocławiu były wielokrotnie analizowane [37]–[39], [59], miasto – w przeciwieństwie do innych polskich miast (Trójmiasto ma SKM od 1951 r., Warszawa od 2005 r., Łódź od 2014 r., Kraków od 2014 r.) – nadal nie może doczekać się jej realizacji.

[23] Opracowywane studium ma nawet uwzględniać wariant budowy nowej linii średnicowej, w której ten dworzec przestałby być dworcem czołowym [59], [60].

teraz liczne usługi tworzące tzw. centralną trasę kolejową (niem. Stammstrecke), obecnie zbiega się trasa większości pociągów. Wciąż jednak odcinek ten nie jest powiązany z generatorami ruchu komunikacji miejskiej lub kołowej (il. 16). Wraz ze wzrostem ruchu kolejowego może on stracić swoją przepustowość, dlatego niezbędne jest przeprowadzenie stosowanych analiz i ewentualna rozbudowa estakady o kolejny tor[24] i/lub modernizacja systemu sterowania ruchem. Zdaniem autorów niniejszej pracy rozbudowa taka jest bardziej możliwa na południe od istniejącej estakady, ponieważ zabudowa tej części miasta w dużej mierze nie jest kompletna. Nadal istnieją jednak fragmenty, gdzie poszerzenie trasy kolejowej musiałoby się odbyć kosztem przykrycia nową estakadą istniejących dróg kołowych (np. wzdłuż ulicy Nasypowej lub Bogusławskiego) lub przeniesieniem tego ruchu w inny rejon. W przypadku realizacji tego scenariusza szczególną należy zwrócić uwagę na formę architektoniczną i skalę nowo projektowanych obiektów inżynierskich oraz stacji pośrednich w kontekście sąsiadującej z nimi zabytkowej zabudowy[25]. Poszczególne scenariusze (m.in. zakres rozbudowy, lokalizacja przystanków, przepustowość trasy) mają być opracowane w ramach niedawno zleconego przez spółkę PKP wstępnego studium[26]. Obejmie ono konsultacje z samorządami i przewoźnikami, iteracyjne analizy prognostyczne ruchu pasażerskiego dla modelu ruchu w obszarze aglomeracji wrocławskiej (czyli w wymiarze makro), z wykorzystaniem pasażerskiego modelu ruchu będącego w gestii Urzędu Miasta Wrocław, oraz iteracyjne analizy mikrosymulacyjne w zbudowanym przez wykonawcę modelu mikrosymulacyjnym Wrocławskiego Węzła Kolejowego, a także analizy techniczne układów torowych [62]. Opracowanie firmy BBF Sp. z o.o. z Poznania, odpowiedzialnej za wstępne studium wykonalności dla Wrocławskiego Węzła Kolejowego, ma być gotowe w 2022 r. Na jego podstawie zostanie dokonany wybór wariantu do realizacji. Zdaniem autorów niniejszej pracy rozważane scenariusze, mimo że dotyczyć będą tzw. terenów zamkniętych, powinny być na bieżąco konsultowane z konserwatorem zabytków, architektem miejskim oraz Biurem Rozwoju Wrocławia lub z odrębnie powołanym zespołem projektowym złożonym z ekspertów[27]. Należy również zwrócić uwagę na fakt, że istotnym utrudnieniem w realizacji niektórych form zabudowy lub programów funkcjonalno-przestrzennych w obrębie modernizowanej trasy kolejowej mogą być ograniczenia w ramach przekształcania terenów kolejowych, m.in. status terenów zamkniętych[28], przepisy dotyczące odległości

[24] Mała przepustowość trzytorowej estakady łączącej Dworzec Główny z posterunkiem odgałęźnym Grabiszyn istotnie hamuje rozwój kolei [61].

[25] Negatywnym przykładem może być modernizowana obecnie krakowska linia średnicowa, gdzie nasypy są zastępowane nową estakadą o czysto utylitarnej formie, niezwiązanej z historycznym charakterem krakowskiego śródmieścia [10].

[26] Mało powiedziane, że nie będzie to pierwsze tego typu opracowanie. Na przestrzeni ostatnich 40 lat powstało kilkadziesiąt koncepcji uruchomienia we Wrocławiu kolei miejskiej lub aglomeracyjnej, np. w 2017 r. Politechnika Wrocławska wykonała na zlecenie Urzędu Marszałkowskiego Województwa Dolnośląskiego opracowanie dotyczące możliwości i warunków funkcjonowania Wrocławskiej Kolei Aglomeracyjnej. W opracowaniu tym zaproponowano i przeanalizowano wariant pośredni między rozwiązaniem minimalnym (bez rozbudowy infrastruktury) a maksymalnym [38], [39].

[27] Takie eksperckie, interdyscyplinarne konsultacje nie miały miejsca przy realizacji estakad modernizowanej linii średnicowej w Krakowie, czego efektem jest inżynierski obiekt kolejowy o niskiej jakości estetycznej. Zespół roboczy i rada techniczna zostały powołane, gdy budowle inżynierskie były już w realizacji. Stało się tak w wyniku wcześniejszego braku woli współpracy PKP PLK z miastem [10].

[28] Tereny zamknięte są zdefiniowane w Ustawie z dnia 17 maja 1898 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne [63]. Wskazanie terenów jako zamknięte niesie ze sobą szereg konsekwencji prawnych, ponieważ „planu miejscowego nie sporządza się dla terenów zamkniętych, z wyłączeniem terenów zamkniętych ustalanych przez ministra właściwego do spraw transportu" [64, art. 14, ust. 6]. Choć, jak wynika z ustawy o gospodarce nieruchomościami [65, art. 13, ust. 1], tereny zamknięte mogą być przedmiotem obrotu, w przypadku terenu PKP należy jednak pamiętać, że są to obszary kolejowe pod linią o znaczeniu międzynarodowym (E30). Samorząd nie ma podstaw prawnych do nabycia tych terenów.

zabudowy w sąsiedztwie obszaru kolejowego[29], a także brak możliwości podziału nieruchomości w pionie[30]. Z drugiej strony planowana inwestycja spółki PKP to szansa nie tylko na dalszą rewitalizację otoczenia Dworca Głównego i mocniejsze zintegrowanie go z historycznym centrum na obszarze Starego Miasta, ale też na nowy rozdział w historii zabytkowych obiektów w otoczeniu węzła (dla murowanej estakady z łukowymi przęsłami i stalowych wiaduktów, budynku dawnego Dworca Górnośląskiego, Dworców Świebodzkiego, Nadodrze, a nawet Marchijskiego, a także terenu położonego na południe od Dworca Głównego, między głównym a bocznym tunelem.

Podsumowanie

Wrocławski Dworzec Główny PKP, dzięki rewitalizacji przeprowadzonej w latach 2009–2012, przeszedł transformację od obiektu zamkniętego (ograniczonego w dużej mierze do obsługi pasażerów) do obiektu stanowiącego przedłużenie przestrzeni publicznej, oferującego bogaty program funkcjonalno-przestrzenny[31]. Tym samym przestał być wyspą otoczoną dojazdami, ale elementem miejskiego continuum. Zmiana ta nie dotyczyła wyłącznie przedpola dworca (zielonego placu z atrakcyjną małą architekturą), ale w szerszej perspektywie, tj. całego kompleksu kolejowego w obrębie miasta. Z tego wynikała bardzo dobra decyzja o ograniczeniu ruchu na placu przeddworcowym oraz o wytworzeniu silnej osi urbanistycznej w poprzek torów (głównego tunelu z kasami i usługami, łączącego wejście główne od placu dworcowego z wejściem południowym od strony ulicy Suchej, a także zachowania Dworca Głównego PKS w murach nowo powstałej galerii Wroclavia). Dzięki tym strategicznym decyzjom zakończył się trwający 150 lat podział otoczenia dworca na tzw. tereny po dobrej i złej stronie torów [28, s. 15].Rozpoczął się natomiast czas kolejnych, centrotwórczych inwestycji po każdej z nich. Od północy były to: kompleks Silver Tower Center, biurowce Wrocław101 oraz Delta 44, a także wyremontowane zabytkowe budynki hoteli i poddane rewitalizacji kamienice przy ulicy Piłsudskiego. Od południa, oprócz wcześniej wspomnianej Wroclavii, powstały biurowce Aquarius Business House oraz Sagittarius Business House, a także centrum seniora Angel Care (w budynkach po dawnym szpitalu przy ulicy Dyrekcyjnej) i Akademik Starter II. Przyczyniła się do tego rewitalizacja samego kompleksu dworcowego, ale i jego infrastruktury, a w jej rezultacie bardziej komfortowe i elitarne usługi transportowe[32]**.** Tym sposobem okolica dworca, oferująca połączenia z całym krajem i wieloma miastami Europy, stała się nie tylko zagłębiem hotelowym, ale również kolejną atrakcyjną lokalizacją dla kompleksów biurowych klasy „A", a tym samym jedną z najdynamiczniej rozwijających się części Wrocławia.

W sumie wartość obiektów powstałych w latach 2014–2020 pod wpływem przebudowy Dworca Głównego przekroczyła 2,2 mld zł. W efekcie stworzony został wysokiej klasy Węzeł Przesiadkowy, na który składają się Dworzec Główny PKP i Dworzec PKS, ulokowany w podziemiach galerii Wroclavia, oraz zgrupowania przystanków autobusowych i tramwajowych przy ulicach Kołłątaja i Piłsudskiego, Suchej i Swobodnej oraz Dyrekcyjnej i Dawida, a także przystanki taksówek i stacje rowerów miejskich. W rejonie tym znajduje się też ponad 4000 miejsc parkingowych w parkingach

---

[29] Zakaz zabudowy w odległości 10 m od granicy obszaru kolejowego i jednocześnie nie mniejszej niż 20 m od osi skrajnego toru [66].

[30] W odróżnieniu od prawa anglosaskiego i skandynawskiego w polskim prawie nie można ustalić odrębnych własności dla obiektów realizowanych nad i pod istniejącymi terenami kolejowymi. Ten problem dotyczy w szczególności realizacji nowych struktur w ramach dworców kolejowych albo możliwości nadbudowy linii kolejowych na obszarach śródmiejskich [11], [12].

[31] Taka strategia jest w przypadku XIX-wiecznych dworców ucieczką przed zaniedbaniem i ruiną. Przykładami są: Dworzec Centralny w Oslo, Dworzec Gdańsk Główny [28, s. 12].

[32] Między innymi szybkie połączenia z Warszawą i Krakowem. Działanie sprzężone: im bardziej elitarne usługi transportowe będą oferowane na kolejach, tym bardziej elitarne funkcje komercyjne będą mogły być lokowane w obrębie dworców [28], [32]. Maciej Kruszyna określa węzeł przesiadkowy wzbogacony o usługi węzłem mobilności [36].

podziemnych i wielopoziomowych. Kompleks ten codziennie obsługuje 100 000 osób korzystających z dworca i usług skumulowanych w pobliskich biurowcach, hotelach i centrum handlowo-rozrywkowym. Dzięki programowi centrotwórczych usług, komfortowi przestrzeni miejskich i atrakcyjności zabytkowych przestrzeni wewnętrznych dworca oraz walorom architektonicznym obiektów nowych, takich jak Wroclavia czy węzeł przesiadkowy, stał się wizytówką Wrocławia, przyczyniając się do podniesienia rangi miasta w regionie i w kraju.

Bibliografia

[1] Kirschke K., Kirschke P., *Dwór kolejowy – Wrocław Główny (1857–2016)*, [w:] M. Derwich, *O historii Wrocławia i Śląska inaczej*, t. 3, Wrocławskie Towarzystwo Miłośników Historii, Wrocław 2017, s. 93–128.

[2] Kirschke K., Kirschke P., *Wrocławskie obiekty kultury z lat 1871—1930 i ich rewaloryzacja w latach 1990—2015*, [w:] E. Przesmycka, E. Trocka-Leszczyńska, (red.), *Europejska Stolica Kultury – wybrane zagadnienia*, Wrocław 2016, s. 77–106.

[3] Kirschke K., Kirschke P., *Adaptacja zabytkowych pomieszczeń na potrzeby komercyjne – ostatni etap inwestycji „Odtworzenie Dworca Głównego PKP we Wrocławiu”,* „Materiały Budowlane” 2015, nr 11, s. 141–143.

[4] Kirschke K., Kirschke P., *Najlepsze przestrzenie publiczne w Polsce: plac przed Dworcem Wrocław Głównym i Zintegrowany Węzeł Przesiadkowy Wrocław Stadion*, [w:] K. Derejski, J. Kubera, S. Lisiecki, R. Macyra (red. nauk), *Nowe życie w mieście? Dylematy rewitalizacji*, Wydawnictwo Naukowe Wydziału Nauk Społecznych Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza, Poznań 2014, s. 125–142.

[5] Zelent R., Hawrylak-Brzezowska K., Kirschke K., Kirschke P., Naziębło W., Głowacki T., Nakonieczny R., Sokołowski J., *Dworzec Główny PKP we Wrocławiu*, „Architektura Murator” 2012, nr 9.

[6] Wanat P., Ziental K., *Między konserwacją a kreacją. Przebudowa Dworca głównego we Wrocławiu 2010—2012*, [w:] „Renowacje i Zabytki” 2012, vol. 4, nr 4, s. 159–165.

[7] *Leszczyński* M., *Projekt rewitalizacji Dworca* Wrocław Główny. Detal architektoniczny i jego funkcja w projekcie, „Czasopismo Techniczne. Architektura” 2012, vol. 109, z. 5-A/2, s. 347–352.

[8] Kirschke K., Kirschke P., *Ekspertyza konserwatorska – wnioski i wytyczne konserwatorskie do projektu „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej” obszary „A” i „B” i „C”*, Kirschke Pracownia Projektowa, Wrocław 2009.

[9] Kirschke K., Kirschke P., *Ekspertyza konserwatorska – wnioski i wytyczne konserwatorskie do projektu „Odtworzenie Zabytkowego Historycznego Kompleksu Dworca Wrocław Główny z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej” obszar „C”*, Kirschke Pracownia Projektowa, Wrocław 2009.

[10] Kirschke P., Komarzyńska-Świeściak E., *The issue of integration of elevated transport routes in the areas of historic polish cities. Example of the modernization of a cross-city railway line in the Śródmieście district of Kraków*, „Czasopismo Techniczne = Technical Transactions” 2019, vol. 10, s. 35–57.

[11] Komarzyńska-Świeściak E., *Zagospodarowanie przestrzeni pod obiektami mostowymi w świetle procedur planowania przestrzennego 12*, [w:] K. Piech (red.), *Zagadnienia aktualnie poruszane przez młodych naukowców*, Creativetime, Kraków 2018, s. 296–301.

[12] Komarzyńska-Świeściak E., *Formy własności i dysponowania gruntami położonymi pod nadziemnymi trasami komunikacyjnymi w miastach w Polsce*, [w:] K. Piech (red.), *Zagadnienia aktualnie poruszane przez młodych naukowców 12*, [dokument Creativetime, Kraków 2018, s. 302–307.

[13] Komarzyńska-Świeściak E., *Uwarunkowania i formy aktywizacji przestrzeni podmostowych naziemnych tras komunikacyjnych na przełomie XX i XXI wieku*, [rozprawa doktorska], „Raporty Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej” 2017, Ser. PRE nr 9.

[14] Muzeum Architektury Miasta Wrocławia, *Stationsgebäude Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn Breslau*; *Bahnhof Breslau; Hauptbahnhof Breslau, Neuer Bahnhof Breslau*, teczki: 1271–1724, 1276–11782, [materiały archiwalne].

[15] Dobesz J., *Studium historyczno-konserwatorskie budynku Dworca Głównego we Wrocławiu*, mps Politechniki Wrocławskiej, Wrocław 1995.

[16] Dobesz J., *Architektura wrocławskich dworców kolejowych*, [w:] M. Zwierz (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Wrocław 2006, s. 15–36.

[17] Grapow W., *Das zu Breslau für die Oberschlesische und Breslau-Posen-Glogau Eisenbahn*, [w:] *Atlas zur Zeitrschrft für Bauwesen*, t. 10, 111860, s. 46–54, il. 8–14.

[18] Berger M., *Historische Bahnhofsbauten*, t. 1-4, *Bahnhofsbauten in Brandenburg, Pommern, Schlesien, Posen, Westpreußen, Ostpreußen*, Transpress, Berlin 1996.

[19] Jerczyński M., *Rozwój techniki kolejowej na linii Wrocław–Berlin*, [w:] Zwierz M. (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006, s. 37–60.

[20] Gromadzka J., *DWORZEC GŁÓWNY Bahnhof der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogauer Eisenbahn, Zentralbahnhof, Hauptbahnhof*, [w:] Zwierz M. (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wrocław 2006, s.165–186.

[21] Pikulska D., *Forum dworcowe na Przedmieściu Mikołajskim*, [w:] H. Okólska, *Przedmieście Mikołajskie we Wrocławiu,* Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo Gajt, Wrocław 2011, s. 150–157.
[22] Jagiełło M., Brzezowski W., *Ogrody przedmieścia Świdnickiego*, [w:] H. Okólska, H. Górska (red), *Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu*, Muzeum Miejskie Wrocławia, Wydawnictwo Gajt, Wrocław 2012, s. 33–54.
[23] Grzegorczyk B., *Wilhelmstadt we Wrocławiu – spółki budowlane*, [w:] H. Okólska, H. Górska (red), *Przedmieście Świdnickie we Wrocławiu*, Wrocław 2012, s. 51–59.
[24] Bufe S., *Strassenbahnen in Slesien*, Motorbuch Verlag, Stuttgart 1992.
[25] Gołaszewski J., *Zarys dziejów węzła kolejowego we Wrocławiu na tle rozwoju sieci kolejowej na Śląsku*, [w:] M. Zwierz (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wydawnictwo Gajt, Wrocław 2006, s. 61–102.
[26] Gromadzka J., *Dworzec Główny. Katalog*, [w:] M. Zwierz (red.), *Wrocławskie dworce kolejowe*, Muzeum Architektury we Wrocławiu, Wydawnictwo Gajt, Wrocław 2006, s. 165–186.
[27] Wesołowski J., *Między koleją a miastem. O lokalizacji dworców kolejowych*, „Autoportret' 2016, vol. 55, nr, s. 12–15.
[28] Pięt A., *Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu*, „Architektura" 2014, nr 3.
[29] Załuski D., *Dworce kolejowe – śródmiejskie przestrzenie podróży*, WAPG, Gdańsk 2010, s.19.
[30] Zuziak Z., *Nowe przestrzenie podróży. Przestrzenie publiczne węzłów transportu*, [w:] M. Kochanowski (red.), *Przestrzeń publiczna miasta postindustrialnego*, Wydawnictwo Politechniki Gdańskiej, Gdańsk 2002.
[31] Wesołowski M., *Kolej w przestrzeni miejskiej – problemy integracji*, Politechnika Śląska, Gliwice 1997, [niepublikowana praca doktorska].
[32] Załuski D., *Przekształcenia dworców kolejowych i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie*, Politechnika Gdańska, Studio DZ, Gdańsk 2010.
[33] Jaszczak A., Witkowska M., *Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej. Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego" 2012, nr 18.
[34] Poliński J., *Dworce we współczesnym transporcie kolejowym*, „Prace Instytutu Kolejnictwa" 2016, z. 150.
[35] Kruszyna M., *Dworzec kolejowy jako węzeł mobilności*, „Przegląd Komunikacyjny" 2012, nr 10.
[36] Natusiewicz M., *SKM we Wrocławiu?*, http://mareknatusiewicz.pl/skm-we-wroclawiu/
[37] Makuch J., *Stacja Wrocław Świebodzki jako element kolei aglomeracyjnej*, Nr 2(116) „Zeszyty Naukowo-Techniczne" 2018, vol. 116, nr. 2, s. 89–106.
[38] Makuch J., *Działania niezbędne dla uruchomienia atrakcyjnego systemu kolei aglomeracyjnej na przykładzie Wrocławia*, „Przegląd komunikacyjny" 2018, nr. 6.
[39] Grupa 5 Architekci, *Budynki publiczne*, http://www.grupa5.com.pl/projekty/budynki-publiczne [data dostępu: 11.05.2020].
[40] Grupa 5 Architekci, *Życie i przestrzeń*, Warszawa 2018.
[41] Kirschke K., Kirschke P., *Wartościowanie w decyzjach architektonicznych na przykładzie rewitalizacji wrocławskich obiektów użyteczności publicznej*, [w:] B. Szmygin (red.), *Wartościowanie zabytków architektury*, Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS, Warszawa 2013, s. 100–111.
[42] Grupa 5 Architekci, http://www.grupa5.com.pl/nagrody [data dostępu: 11.05.2020].
[43] Kożan A., *Revitalisation as a force promoting spatial changes in Wrocław*, „Civil and Environmental Engineering Reports, Ceer" 2015, Vol. 17, No. 2, s. 73–81.
[44] Kirschke K., Kirschke P., *Projekt koncepcyjny zagospodarowania terenu dworca autobusowego „POLBUS – PKS" we Wrocławiu na wielofunkcyjne centrum usługowe z dworcem autobusowym. Wrocław, kwartał ulic: Sucha, Joannitów, Dyrekcyjna i Borowska*, Kirschke Pracownia Projektowa, Wrocław 2009.
[45] *Uchwała Nr XVII/529/00 Rady Miejskiej Wrocławia z dnia 20 stycznia 2000 roku w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego rejonu Przedmieścia Świdnickiego we Wrocławiu*.
[46] Osipczuk W., *Wroclavia najlepsza w Europie i na świecie!,* http://dziennikarstwo.wroclaw.pl/wroclavia-najlepsza-europie-swiecie/ [data dostępu: 11.05.2020].
[47] Stobiecka B., *Nadać mu smukłość. Silver Tower Center we Wrocławiu*, „Świat Architektury" 2015, vol. 57, nr 5, s. 24–35.
[48] Knapik B., *Symbole Wrocławia szybko znikają,* https://wroclaw.naszemiasto.pl/symbole-wroclawia-szybko-znikaja/ar/c3-54505 [data dostępu: 11.05.2020].
[49] *Regulamin konkursu studialnego na opracowanie koncepcji urbanistyczno - architektonicznej zagospodarowania obszaru pokolejowego zlokalizowanego wzdłuż ulicy Małachowskiego we Wrocławiu*, Wrocław 2019, s. 3.
[50] Akupunktura miasta – wyniki konkursu architektonicznego**,** https://sztuka-architektury.pl/article/12517/akupunktura-miasta-wyniki-konkursu-architektonicznego [data dostępu: 11.05.2020].
[51] WRI INVESTMENT, *Inwestycje w przygotowaniu.* http://www.wriinvestment.pl/inwestycje-w-przygotowaniu.html [data dostępu: 11.05.2020].
[52] *O inwestycji – Atal City Square,* https://investmap.pl/inwestycja/atal-city-square,11525.html [data dostępu: 11.05.2020].
[53] http://crarch.pl/portfolio_page/pulaskiego-mieszkalny/ [data dostępu: 11.05.2020].
[54] Wójcik J., *Przebudują węzeł komunikacyjny przy Dworcu Głównym. Jest przetarg*. https://gazetawroclawska.pl/przebuduja-wezel-komunikacyjny-przy-dworcu-glownym-jest-przetarg/ar/c1-14884325
[55] Kruk M., *Remont na Dworcu Głównym trwa. Peron 6 będzie uruchomiony z opóźnieniem*, https://gazetawroclawska.pl/remont-na-dworcu-glownym-trwa-peron-6-bedzie-uruchomiony-z-opoznieniem/ar/c1-14783990

[56] Piasecki M., *Modernizacja Dworca Głównego we Wrocławiu. Wrocławskie inwestycje komunikacyjne*, „Przegląd Komunikacyjny" 2012, nr 5–6.
[57] Moneta M., *Nareszcie kolej na wrocławskie lotnisko?*, https://wroclaw.tvp.pl/46584450/nareszcie-kolej-na-wroclawskie-lotnisko
[58] Szymajda M., *PLK chce zmieniać węzeł wrocławski. Ogłasza przetarg na studium wykonalności*, https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/plk-chce-zmieniac-wezel-wroclawski-oglasza-przetarg-na-studium-wykonalnosci-91884.html [data dostępu: 11.05.2020].
[59] Januszek M., W*rocławski węzeł kolejowy – perspektywy rozwoju*, https://inzynieria.com/drogi/modernizacja_kolei/wiadomosci/56782,wroclawski-wezel-kolejowy-perspektywy-rozwoju
[60] *Baza Kolejowa*, https://www.bazakolejowa.pl/index.php?dzial=mapa#13/51.0523/17.1391 [data dostępu: 11.05.2020].
[61] *Wstępne studium wykonalności dla wrocławskiego węzła kolejowego oraz SW dla C-E59 Św. Katarzyna-Wrocław Muchobór/Kuźniki*, nr postępowania 9090/IREZA4/10610/02822/19/P, https://zamowienia.plk-sa.pl/servlet/HomeServlet?MP_module=main&MP_action=noticeDetails&noticeIdentity=11601&expired=0 [data dostępu: 11.05.2020].
[62] *Ustawa z dnia 17 maja 1989 r. Prawo geodezyjne i kartograficzne*. Dz.U. z 1989 Nr 30, poz. 163.
[63] *Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*. Dz.U. z 2003 r. Nr 80, poz. 717.
[64] *Ustawa z dnia 21 sierpnia 1997 r. o gospodarce nieruchomościami*. Dz. U. z 1997 Nr 115, poz. 741.
[65] *Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998r. ws. warunków technicznych jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie*. Dz.U. z 1998 Nr 151, poz. 987.
[66] Katzer R., *Stationsgebäude der Oberschlesischen und Breslau-Posen-Glogau Eisenbahn Breslau*, [grafika], „Illustrierte Zeitung" 1856, No. 698, s. 313.
[67] Klütsche B., Archiwum Budowlane Miasta Wrocławia.
[68] https://fotopolska.eu/ [data dostępu: 29.12.2020].
[69] Pracownia Projektowa Kirschke, zbiory archiwalne.
[70] Grupa 5 Architekci, zbiory archiwalne.
[71] Grodziski R.,
[72] https://www.tuwroclaw.com/wiadomosci,w-pazdzierniku-otwarcie-wroclavii-czy-pasuje-do-otoczenia-zdjecie-z-lotu-ptaka,wia5-3273-36272.html [data dostępu: 29.12.2020].
[73] https://www.google.com [data dostępu: 29.12.2020].
[74] https://investmap.pl [data dostępu: 29.12.2020].
[75] http://www.wroclaw.sarp.org.pl/pl/news/konkursy/akupunktura-miasta-wyniki-konkursu [data dostępu: 29.12.2020].

Streszczenie

W niniejszej pracy omówiono ewolucję tytułowego centralnego węzła przesiadkowego we Wrocławiu w kontekście historycznym oraz wskazano, jaką rolę w procesie tym odegrała przeprowadzona w latach 2009–2015 rewaloryzacja Dworca Głównego PKP. Przedstawiono również możliwe strategie dalszej rewitalizacji tego obszaru w kontekście planów przebudowy i rozbudowy wrocławskiego węzła kolejowego.

Słowa kluczowe: Wrocław, Dworzec Główny, centralny węzeł przesiadkowy, rewitalizacja, *design by research*

Abstract

Revitalisation of the Main Railway Stationand its impact on the development of the central transfer node in Wrocław

The authors of the paper discuss the evolution of the central transfer node in Wrocław in the historical context and indicate what role in this process was played by successive stages of the development of the Main Railway Station. They also indicate possible strategies for further revitalisation of this area in the context of plans to rebuild Wrocław's railway junction.

Key words: Wrocław Main Railway Station, central transfer node, revitalisation, design by research

Marcin Górski*
Wydział Architektury, Politechnika Warszawska

Ocena mykologiczna zabytkowych dworców kolejowych jako standard w planowaniu ingerencji architektonicznych

Wprowadzenie

Polskie Koleje Państwowe S.A. znajdują się obecnie w połowie realizacji pierwszego etapu największej w swojej historii modernizacji i budowy dworców kolejowych. Działania te są prowadzonych w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023, obejmującego przebudowę prawie 200 dworców kolejowych w całej Polsce [1]. Jak podają na swojej oficjalnej stronie Polskie Koleje Państwowe, „budynki objęte ochroną konserwatorską stanowią ponad połowę wszystkich dworców objętych Programem Inwestycji Dworcowych PKP S.A." [1]. Należy podkreślić, że wspomniana wyżej liczba jest tylko niewielką częścią z ponad 2500 obiektów dworcowych, będących w posiadaniu PKP S.A. [2][1].

Część obiektów objętych Programem Inwestycji Dworcowych została już wyremontowana, w części prowadzone są przygotowania do rozpoczęcia prac budowlanych, ale wiele nadal czeka na rozpoczęcie prac projektowych. Na tym etapie realizacji prac warto wspomnieć o roli oceny mykologicznej w procesie projektowym i jej powiązaniu z zasadami ochrony i konserwacji zabytkowych budynków.

Zbiór historycznych obiektów dworcowych (szacowany na ok. 1000 obiektów [3, s. 53]) stanowi silnie zróżnicowany pod względem architektonicznym zasób. Znajdują się w nim zarówno obiekty drewniane, jak i murowane, a także obiekty o konstrukcji muru pruskiego. Sukcesywnie powiększa się też liczba obiektów wykonanych z żelbetu. Funkcja, reprezentacyjny charakter, zróżnicowanie materiałowe nie są jedynymi cechami wspólnymi zasobu zabytkowych dworców. Mimo intensywnie prowadzonych przez PKP prac remontowo-modernizacyjnych Janusz Poliński [4, s. 51], powołując się na raport [5] z 2012 r., podaje, że „[…] stan techniczny obiektów dworcowych, szczególnie małych i wyłączonych z użytkowania jest bardzo zły; 65% dworców jest w złym stanie technicznym, 31% w stanie dostatecznym i jedynie 4% w stanie dobrym". Taki stan rzeczy jest przede wszystkim efektem zaniedbań w 2. połowie XX w. Jak pisze Jakub Krzyczkowski, „pomiędzy 1945 a 2005 rokiem, ze względów finansowych, PKP unikały przeprowadzania kosztownych prac remontowych" [3, s. 46]. A zatem właściwa i pełna ocena stanu technicznego obiektu, w tym określenie stopnia zawilgocenia i uszkodzeń elementów budowli w wyniku postępującej korozji biologicznej, wydaje się oczywistą potrzebą przy planowaniu prac modernizacyjnych, remontowych oraz adaptacyjnych. Niniejsza praca dotyczy relacji między oceną stanu technicznego a procesem oceny konserwatorskiej zabytkowych dworców.

Ocena stanu zachowania zabytku jako podstawa oceny mikologicznej

Jednym z podstawowych działań konserwatorskich związanych z planowaniem interwencji architektonicznych w zabytkowym obiekcie jest określenie stanu zachowania zabytku[2]. Jak wiele pojęć

---

* ORCID: 0000-0001-9697-9521

[1] Blisko 600 z nich obsługuje ruch pasażerski [2].

[2] Wymóg taki stawiany jest m.in. w ustawie o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [6, rozdz. 3, art. 25, ust. 1 pkt 1]. W procesie uzgadniania sposobu zagospodarowania na cele użytkowe zabytku nieruchomego wpisanego do rejestru na właściciela lub posiadacza, nałożony jest wymóg posiadania dokumentacji konserwatorskiej, określającej stan zachowania zabytku nieruchomego i możliwości jego adaptacji, z uwzględnieniem historycznej funkcji i wartości tego zabytku.

związanych z konserwatorstwem również stan zachowania nie posiada jednoznacznej definicji, mimo że pojawia się w polskim ustawodawstwie związanym z ochroną zabytków [6], a także w dokumentach doktrynalnych[3].

Pojęcie stanu zachowania przywołane jest w przepisach wykonawczych, dotyczących realizacji Konwencji w sprawie ochrony światowego dziedzictwa naturalnego i kulturalnego. W Wytycznych operacyjnych do realizacji Konwencji światowego dziedzictwa [8, rozdz. 3, akapit 132, pkt 4] stan zachowania jest jednym z kryteriów oceny dobra znajdującego się na Liście światowego dziedzictwa lub dopiero zgłaszanego do wpisu. W dokumencie tym stan zachowania (ang. state of conservation) interpretowany jest jako stan fizyczny (materialny) dobra. Do pomiaru stanu zachowania służą wskaźniki, indywidualnie określane dla każdego dobra światowego dziedzictwa (ang. world heritage – WH). Dane dotyczące stanu zachowania, zapisane we wskaźnikach, mają na celu umożliwienie monitoringu pozwalającego na ocenę zmian zachodzących w materialnej kondycji dobra. Zaleca się, aby były one przedstawione liczbowo, pozwalały na powtarzalny proces kontroli, np. robienie zdjęć z tego samego punktu, i były jak najściślej powiązane z uniwersalnymi wartościami przypisanymi dla każdego dobra. Przykładami wskaźników są np.:

1. Udział procentowy budynków wymagających znacznych napraw w przypadku historycznego miasta lub dzielnicy.
2. Przybliżony czas, który upłynie do chwili planowanego ukończenia dużego programu konserwatorskiego.
3. Stabilność lub stopień odkształceń w danym budynku lub części budynku.
4. Poziom zwiększenia lub zmniejszenia każdego rodzaju ingerencji na terenie dobra [8].

Ze zharmonizowanej normy europejskiej [9] wynika, że pojęcie stanu zachowania oznacza fizyczny stan obiektu w określonym czasie. Odwołanie do wymiaru czasowego, stanowiącego istotę zabytku sugeruje, iż stan zachowania rozpatrywać należy w odniesieniu do zmian, które zaszły od czasu jego budowy. A zatem stan fizyczny zabytku architektury, jako materialnego dowodu przeszłości, definiują trzy podstawowe kryteria: integralność (formy), autentyzm (substancji) i stan techniczny. Oznacza to, że stan zachowania nie jest tożsamy ze stanem technicznym – jest szerszym pojęciem.

W opracowanych przez Jana Tajchmana standardach projektowania, realizacji i nadzoru prac konserwatorskich [10, s. 6] określenie stanu zachowania w konfrontacji z wartością zabytku pozwala na przyjęcie generalnej koncepcji konserwatorskiej. Podstawą odczytania tych przekształceń są kompleksowe badania historyczno-architektoniczne.

Podsumowując, w nawiązaniu do przedstawionych powyżej definicji ocena stanu zachowania zabytku, czyli jego materialnych cech:

- określa obecny stan zużycia materialnej substancji z uwzględnieniem faz realizacji zabytku;
- może być przeprowadzana na dwóch podstawowych poziomach, tj. oceny integralności i autentyczności;
- powinna być uzupełniona o ocenę stanu technicznego.

Ocena integralności

Pojęcie integralności zabytku określa stopień fizycznej lub konceptualnej całości obiektu [9]. Bogumiła J. Rouba opisuje to pojęcie jako jednorodność zabytku, tj. „..zachowane rozwiązania tech-

[3] Na przykład, zgodnie z Kartą Wenecką: „Istotny wkład wszystkich epok w budowę zabytku architektury musi zostać uszanowany, gdyż jedność stylowa nie jest celem restauracji. Gdy w budynku nakładają się dzieła rożnych epok, odsłonięcie wcześniejszego stanu może być usprawiedliwione jedynie w wyjątkowych okolicznościach oraz pod warunkiem, że to, co jest usuwane, nie ma większej wartości, a to, co jest wydobywane na światło dzienne, ma wielką wartość historyczną, archeologiczną lub estetyczną i stan zachowania na tyle dobry, by usprawiedliwić takie właśnie działanie. Ocena znaczenia poszczególnych elementów, których to dotyczy, oraz decyzja o tym, co może zostać zniszczone, nie może spoczywać wyłącznie na prowadzącym prace" [7].

niczne i estetyczne typowe dla czasu, w którym on powstał, niekiedy wzbogacone jeszcze o cenne elementy przyrosłe na przestrzeni wieków" [11, s. 49].

W deklaracji z San Antonio [12], opracowanej przez amerykańskich przedstawicieli ICOMOS, integralność została zdefiniowana jako jeden z indykatorów autentyczności w zakresie oceny:

1. Czy obiekt uległ fragmentaryzacji?
2. Jak wiele autentycznej substancji ubyło?
3. Co ostatnio do niej dodano?

W obu definicjach akcent położony jest na różne aspekty integralności:

1. W pierwszej kolejne nawarstwienia traktowane są jako cenne naleciałości, ale punktem odniesienia w ocenie integralności jest faza realizacji obiektu.
2. W drugiej integralność interpretowana jest jako jeden z parametrów autentyczności (nadrzędnym pojęciem jest autentyczność). Pojęciem bliskim integralności zabytku (podkreślonym w deklaracji z San Antonio) jest używane w konserwatorstwie określenie „autentyzm formy".

Mimo różnic w interpretacji, w obu powyższych definicjach miarą integralności jest materialna substancja zabytku. W wytycznych operacyjnych WH [8, par. 88] odniesieniem przy ocenie integralności jest wyjątkowa, uniwersalna wartość, czyli to, na ile dobro (obiekt):

- obejmuje wszystkie elementy niezbędne do wyrażenia jego wyjątkowej uniwersalnej wartości;
- ma rozmiar, który umożliwiłby zapewnienie pełnej reprezentacji cech i procesów świadczących o jego znaczeniu;
- narażone jest na niekorzystne skutki rozwoju i/lub zaniedbania.

W odniesieniu do obiektów i zespołów architektonicznych powyższe uwarunkowania mogą być rozpatrywane w trzech, wskazanych w wytycznych [8, par. 89–90], obszarach problemowych. Należą do nich:

1. Integralność z otoczeniem – granica dobra wyznacza obszar, który powinien obejmować wszystkie atrybuty umożliwiające utrzymanie wyjątkowej, uniwersalnej wartości. Powinny być więc zachowane przestrzenne, funkcjonalne (i inne) powiązania z otoczeniem, będące podstawą wyróżniającego się charakteru dobra.
2. Kompletność – dobro powinno obejmować większość elementów koniecznych do przekazania całości wartości przez nie wyrażanych.
3. Stan techniczny – materiał, z którego jest wykonane dobro i/lub jego charakterystyczne elementy, powinny być w dobrym stanie, a wpływ procesów degradacyjnych powinien być pod kontrolą.

Nie tylko autentyczność substancji, ale również integralność zabytku rozpatrywać można poprzez identyfikację poszczególnych etapów budowlanych, skompletowanie maksymalnej ilości informacji o każdym z etapów i zestawienie tych treści ze stanem obecnym lub holistycznie[4], tj. jako zbiór nawarstwień z poszczególnych etapów, o ile są one zdefiniowane jako wartości w zestawieniu ze współczesnymi przekształceniami, mającymi wpływ na te wartości.

Ocena autentyczności

Autentyczność materii to podstawowy czynnik uzasadniający lub podważający decyzję o objęciu ochroną konserwatorską obiektu architektonicznego i zakresie tej ochrony, potwierdzający wiarygodność informacji o obiekcie i wartości zabytkowych z nim związanych. Obiekt można uznać za autentyczny, jeżeli wartości kulturowe mu przypisane są prawdziwie i wiarygodnie wyrażone za pośrednictwem nośników [8, par. 82]. Według cytowanej już normy dotyczącej definicji konserwatorskich [9] autentyczność to stopień zgodności między przypisaną a faktyczną tożsamością obiektu.

Podsumowując, we wszystkich powyższych definicjach istotą autentyczności jest jedność między obiektem a cechami mu przypisanymi.

[4] W ujęciu holistycznym zabytek stanowi całość, niedającą się sprowadzić jedynie do sumy części zachowanych z poszczególnych faz budowlanych.

Opracowany w latach 90. XX w. , przez ekspertów ICOMOS-u Dokument z Nara o autentyzmie [13] zmienia nieco optykę spojrzenia na autentyczność. Daje do zrozumienia, że oceny w tym zakresie (tj. co do wiarygodności źródeł informacji) mogą różnić się w zależności od kultury, a nawet w ramach tej samej kultury. Oprócz materiałów i substancji wspomniany dokument wskazuje także na inne źródła oceny autentyczności, tj.:

- koncepcję i formy;
- użytkowanie i funkcje;
- tradycje i techniki;
- położenie i rozmieszczenie;
- nastrój i ekspresję; ,
- stan oryginalny i zmiany na przestrzeni czasu.

Przy ocenie autentyczności można zatem posługiwać się różnymi kryteriami, wynikającymi z lokalnych uwarunkowań kulturowych, przy czym oryginalność substancji pozostaje (w naszym kręgu kulturowym) czynnikiem nadrzędnym.

Celem oceny autentyczności nie jest zatem wyróżnienie pierwotnej substancji, gdyż każda z historycznych warstw, o ile zostanie odpowiednio rozpoznana i opisana, jest autentyczna. Jest nim raczej rozwarstwienie chronologiczne obiektu i jak najprecyzyjniejsze oznaczenie substancji materialnej, przypisanej do każdej warstwy chronologicznej.

Rozwarstwienie chronologiczne obiektu lub zespołu obiektów może być przeprowadzone w oparciu o dwa rodzaje analizy, różniące się podejściem do materialnej substancji zabytku. Są to:

1. Analiza nieinwazyjna – opiera się na analizie dokumentów, porównaniu z obiektami referencyjnymi lub np. zastosowaniu zaawansowanych technologicznie urządzeń sondujących,
2. Analiza inwazyjne – wymagająca naruszenia substancji materialnej, np. poprzez pobranie próbek lub usunięcie nawarstwień w celu zbadania wcześniejszych warstw.

Ten bardzo ogólny podział odnosi się zarówno do badań form architektonicznych, jak i zespołów obiektów. Przykładowo, zarówno usunięcie tynku lub warstw malarskich (w ramach badań architektonicznych, stratygraficznych), jak i przeprowadzenie sondażowych badań archeologicznych, w celu rozpoznania wcześniejszych układów przestrzennych, można zakwalifikować do badań inwazyjnych.

W praktyce, w pierwszej kolejności realizowane są badania nieinwazyjne, pozwalające na ogólne rozwarstwienie obiektu lub zespołu. W przypadku konieczności uszczegółowienia ich wyników opracowywany jest najpierw program badań inwazyjnych, który po weryfikacji merytorycznej oraz formalnej[5] przechodzi w fazę realizacji. Wstępem do przeprowadzenia rozwarstwienia chronologicznego jest kwerenda materiałów archiwalnych oraz badania historyczne.

Opisane powyżej parametry, definiujące stan zachowania są podstawą podejmowania lub oceny decyzji związanych z ingerencją w zabytek. Stopień rozpoznana i szczegółowości analiz może być dostosowany do fazy procesu decyzyjnego. We wstępnych fazach, wyznaczających generalną strategię działań, zasób informacji o zabytku może sprowadzać się do wiedzy podstawowej, której zakres powinien jednak umożliwić przeprowadzenie wartościowania obiektu ze zidentyfikowaniem nośników. W fazie sporządzania projektów technicznych, precyzujących zakres i sposób przeprowadzenia interwencji rozpoznanie stanu zachowania powinno pozwolić na precyzyjne oznaczenie substancji będącej nośnikiem wartości i ocenę stanu technicznego zbytku.

Warto jeszcze raz podkreślić, że podstawą poprawnej oceny oddziaływania interwencji architektonicznej na zabytek jest rzetelna, udokumentowana wiedza o jego stanie zachowania. Wiedza ta jest niezbędna także przed przystąpieniem do wykonania oceny mikologicznej. W artykule dotyczącym modernizacji zabytkowych dworców kolejowych Jakub Krzyczkowski [3] krótko charakteryzuje etapy przygotowania inwestycji dla kilku wybranych dworców, wskazując na niedostatek opracowań konserwatorskich, a także na niedostateczną koordynację działań przez uczestników procesu. Oceny mykologiczne zamawiane są zwykle w początkowej fazie projektu budowlane-

[5] Zgodnie z obowiązującym w Polsce modelem ochrony zabytków wszelkie działania inwazyjne w chronionych obiektach i ich otoczeniu wymagają zgody konserwatorskiej.

go lub na etapie przygotowywania planu funkcjonalno-użytkowego. Często jedynym materiałem konserwatorskim, którym dysponuje osoba wykonująca taką ocenę, jest biała karta zabytku (o ile w ogóle istnieje). Wypływają z tego dwa wnioski: po pierwsze warto zadbać, aby obiekty objęte przez PKP S.A. Programem Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 posiadały dobrze przygotowane i aktualne białe karty zabytku nieruchomego, a po drugie dobrze byłoby, aby etap opracowywania dokumentacji konserwatorskiej, w ramach przygotowania procesu inwestycyjnego dla zabytkowych dworców, zaczynał się jak najwcześniej, jeszcze przed rozpoczęciem ocen technicznych.

Ocena mykologiczna jako element oceny technicznej zabytku

Warunkiem przy podejmowaniu decyzji o interwencji architektonicznej jest znajomość wartości zabytkowej, przypisanej do elementów materialnej substancji zespołu lub obiektu zabytkowego. Kolejnym krokiem jest rozpoznanie stanu technicznego tej materii, które obejmuje wskazanie uszkodzeń struktury i substancji zabytku lub jego elementów wymagających interwencji technicznej, zabezpieczającej przed zniszczeniem.

Ocena stanu technicznego uzupełnia wiedzę o stanie zachowania zabytku nieruchomego. Co ważne, oba stany nie są tożsame. Stan zachowania zabytku może być wysoki, natomiast ocena techniczna niska. I odwrotnie: dobry stan techniczny nie musi wiązać się z wysokim poziomem zachowania substancji zabytkowej. Ta druga sytuacja występuje często w przypadku realizacji prac remontowych, obejmujących głównie wymianę substancji.

Informacja o stanie technicznym, uzupełniająca ocenę integralności i autentyczności stanowi niezbędny element wiedzy o substancji materialnej, pozwalający na planowanie lub weryfikację działań przy zabytku. Przy takim planowaniu zawsze w pierwszej kolejności należy zabezpieczyć substancję o wartości zabytkowej, a dopiero w drugiej przeprowadzić interwencję architektoniczną.

Oceny stanu technicznego mogą się różnić zarówno poziomem szczegółowości, jak i problematyką, mogą obejmować zarówno całość obiektu, jak i tylko jego wybrane elementy. Główną zasadą przy określaniu zakresu takiej oceny jest dostosowanie jej do potrzeb związanych z projektem interwencji architektonicznej w zabytek. W każdym przypadku podstawowym warunkiem przeprowadzenia takiej oceny technicznej jest jednak doświadczenie jej autora w pracy przy obiektach zabytkowych.

Oceny stanu technicznego zabytków realizowane są z wykorzystaniem dwóch formatów opracowań:

1. Dokumentacji technicznej, która jest przygotowywana na podstawie przepisów oraz norm technicznych i budowlanych, obowiązujących dla wszystkich budynków (nie tylko zabytkowych).
2. Konserwatorskiej oceny stanu technicznego, która jest dostosowana do standardów związanych z szeroko rozumianą ochroną dziedzictwa architektonicznego.

Podstawową różnicą jest uwzględnienie w formacie konserwatorskim uwarunkowań wynikających z istoty zabytku, a zatem:

stwierdzonych i udokumentowanych wartości zabytkowych;

oceny stanu zachowania;

znajomości stosowanych w okresie realizacji zabytku technik budowlanych.

Głównymi narzędziami oceny stanu technicznego w prawie krajowym są oceny i ekspertyzy techniczne. W przepisach nie ma definicji tych pojęć. Przepisy krajowe regulują przede wszystkim okoliczności sporządzania tych opracowań. Głównie są to sytuacje wymagające: oceny robót budowlanych, oceny stanu technicznego obiektów budowlanych, badania przyczyn katastrof budowlanych, oceny dopuszczalności zmiany sposobu użytkowania obiektów budowlanych czy badania prawidłowości zastosowanych rozwiązań w projektach budowlanych.

Przy sporządzaniu projektu przebudowy, rozbudowy lub nadbudowy obiektu budowlanego do projektu technicznego należy dołączyć ekspertyzę techniczną obiektu, obejmującą, w uzasadnionych wypadkach, także ocenę aktualnych warunków geologiczno-inżynierskich i stan posadowienia obiektu budowlanego [15]. Szczególnymi wypadkami, określonymi w przepisach technicznych są:

- Konieczność wykonania ekspertyzy mykologicznej w razie stwierdzenia występowania zawilgocenia i oznak korozji biologicznej[6].
- Możliwość wykonania ekspertyzy mającej na celu odstąpienie w określonych sytuacjach od warunków jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [16, dział I, § 2, ust. 2, 3a, 4].

Regulacje prawne dotyczące ocen technicznych są mało precyzyjne. Pozostawiają dużą swobodę w zakresie zawartości opracowań, sposobu oceny, jak również uprawnień osób je sporządzających. Lukę tą wypełniają standardy określane przez instytucje i środowiska związane z budownictwem. Polski Związek Inżynierów i Techników Budownictwa wprowadza cztery kategorie opracowań[7]. Są to:

1. Ocena techniczna – dotyczy określonych problemów technicznych bez podawania przyczyn, ale z oceną zagrożeń i stanu elementów, konstrukcji lub całego obiektu.
2. Opinia techniczna – dotyczy określonych wcześniej problemów technicznych i służy do sformułowania wniosków stanowiących odpowiedź na wybrane zagadnienia w kontekście dalszych zamierzeń w odniesieniu do badanego obiektu.
3. Orzeczenie techniczne – sporządzane jest w przypadku konieczności rozstrzygnięcia sporu lub weryfikacji stanu technicznego obiektu lub jego elementu w kontekście problemów wynikłych w procesie: projektowania, realizacji oraz użytkowania obiektu. W zakres orzeczenia wchodzi zarówno określenie przyczyn, jak i sformułowanie oceny końcowej.
4. Ekspertyza techniczna – jest najbardziej rozbudowanym opracowaniem. Zawiera dokumentację i ocenę zjawisk zdarzeń i procesów zachodzących w czasie realizacji lub użytkowania obiektu budowlanego. Obejmuje inwentaryzację uszkodzeń i niezbędne badania elementów i materiałów (np. podłoża gruntowego, materiałów budowlanych). Zawiera analizę obliczeniową, ewentualnie ocenę zastosowanych rozwiązań i określa związki przyczynowo-skutkowe negatywnych zjawisk, a na końcu proponuje zalecenia i wariantowe sposoby napraw i wzmocnień oraz formułuje wnioski stanowiące podstawę do ustalenia dalszego postępowania z przedmiotem ekspertyzy.

Wymienione powyżej rodzaje opracowań, w zależności od zawartości merytorycznej, muszą być wykonywane przez specjalistów z danej branży, np. konstrukcyjnej, budowlanej, mykologicznej.

Praca przy obiektach zabytkowych wymaga dużego doświadczenia i poszerzonej wiedzy o tradycyjnych technikach budowlanych, dzisiaj wypartych przez współczesne technologie. W odniesieniu do obiektów zabytkowych nie ma jednak ustalonych dodatkowych wymogów sporządzania ocen technicznych, mimo postulatów wysuwanych przez środowisko konserwatorskie. Kwestie posiadanego doświadczenia całego zespołu projektowego, a także sposobu i zakresu sporządzania opracowań technicznych dla obiektów zabytkowych podnosi m.in. Jan Tajchman [10], a także Dominik Mączyński [18, s. 158–165]. Tylko w odniesieniu do wydawania merytorycznych ocen i opinii, w tym także w zakresie stanu technicznego obiektów zabytkowych, na rzecz organów ochrony zabytków oraz innych państwowych instytucji Minister Kultury i Dziedzictwa Narodowego sporządza aktualizowaną okresowo listę rzeczoznawców [19]. Rzeczoznawca musi wykazać się co najmniej dziesięcioletnim doświadczeniem oraz posiadać wysoki poziom wiedzy w określonej dziedzinie opieki nad zabytkami. Gdy chodzi o ocenę stanu technicznego zabytku, stanowiącą podstawę dalszych prac projektowych w powszechnie funkcjonującym procesie inwestycyjnym, takie wymogi nie obowiązują.

---

[6] Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie, obowiązującymi na dzień 15.04.2020 r: „Przed podjęciem przebudowy, rozbudowy lub zmiany sposobu użytkowania budynku, w przypadku stwierdzenia występowania zawilgocenia i oznak korozji biologicznej, należy wykonać ekspertyzę mykologiczną i na podstawie jej wyników – odpowiednie roboty zabezpieczające" [16, dział VIII, § 322, ust. 3, rozdz. 4].

[7] Rodzaje opracowań w diagnostyce budowlanej opracowano na podstawie Załącznika nr 2 do uchwały w sprawie przyjęcia zmian w Statusie Rzeczoznawcy i Specjalisty Budowlanego PZITB oraz wytycznych w tym zakresie sformułowanych przez Polskie Stowarzyszenie Mykologów Budownictwa [17, Załącznik nr 2].

Tabela 1. Zakres opracowań technicznych i wymagań dotyczących osób je wykonujących dla obiektów zabytkowych

Nazwa opracowania	Zakres opracowania	Ogólne wymagania dotyczące wykonawcy opracowania	Wymagania dotyczące wykonawcy opracowania dla obiektów zabytkowych
Opinia	ocena zagrożeń i stanu elementów, konstrukcji lub całego obiektu	uprawnienia budowlane lub specjalistyczne	w zakresie ocen i opinii na rzecz organów ochrony zabytków, organów wymiaru sprawiedliwości, prokuratury, Policji, organów Krajowej Administracji Skarbowej, Straży Granicznej, Najwyższej Izby Kontroli oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad rzeczoznawca powołany przez Ministra Kultury i Dziedzictwa Narodowego
Ocena	ocena stanu technicznego bez podania przyczyn	uprawnienia budowlane lub specjalistyczne	
Orzeczenie	ocena stanu technicznego z podaniem przyczyn	uprawnienia budowlane lub specjalistyczne, rzeczoznawca	
Ekspertyza	ocena stanu technicznego z podaniem przyczyn i środków zaradczych	rzeczoznawca	

Źródło: oprac. na podstawie: [17, Załącznik nr 2].

Kiedy potrzebna jest ocena mykologiczna?

Z jednej strony potrzebę wykonania oceny mykologicznej określają przepisy prawa. Obowiązują w tym zakresie opisane powyżej przepisy zawarte w warunkach technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie określające jednoznacznie, że w przypadku stwierdzenia zawilgoceń i występującej biologicznej korozji elementów budynku przed przystąpieniem do remontu należy wykonać ekspertyzę mykologiczną.

Od strony praktycznej wykonanie oceny mykologicznej może być przydatne w przypadku:

- Planowanej zmiany własnościowej zabytkowego dworca, do stwierdzenia stanu biodegradacji i niezbędnych działań koniecznych do przeprowadzenia przed rozpoczęciem użytkowania obiektu.
- Decyzji o przystąpieniu do procesu inwestycyjnego związanego z remontem, modernizacją lub adaptacja zabytkowego dworca.
- Stwierdzenia w obiekcie oznak zawilgoceń i występującej biologicznej korozji.

Podsumowanie

Co powinna zawierać prawidłowo wykonana ocena mykologiczna?

Ekspertyza powinna być sporządzona przez rzeczoznawcę lub specjalistę mykologiczno- budowlanego, najlepiej z akceptacją rzeczoznawcy, i sformułowana na tyle wyczerpująco i zwięźle, by na tle ogólnego stanu obiektu dawała obraz zniszczenia budynku pod wpływem działania czynników korozji biotycznej i w związku z tym stanowiła uzasadnienie pilności remontu. Powinna precyzować, które elementy, konstrukcje, fragmenty budynku lub ich części uległy zniszczeniu, oraz zawierać wnioski i zalecenia dotyczące prac naprawczych. Dlatego bardzo ważne jest, aby ściśle określać rodzaj przewidzianych robót remontowych w budynku, rodzaj środków i metod, normy zużycia itp. [20, s. 73–80].

W zakresie zawartości oceny mykologicznej warto korzystać z propozycji przedstawionej przez Dominika Mączyńskiego [18, s. 158–165]. Autor ten wskazuje, że oprócz standardowej zawartości opinia/ekspertyza mykologiczna powinna zawierać także informacje dotyczące rozpoznania historii obiektu, ze szczególnym zwróceniem uwagi na informacje mające znaczenie dla prawidłowego określenia konstrukcji obiektu i jej przekształceń oraz stanu zachowania zabytku [18, s. 161]. Nie są to jednak informacje, które można samodzielnie, w prosty sposób uzyskać w trakcie realizacji oceny mykologicznej. Dlatego tak istotne jest uruchomienie analiz konserwatorskich w jak najwcześniejszej fazie procesu inwestycyjnego.

Istotna jest też koordynacja ocen technicznych realizowanych dla jednego obiektu. Zwykle przygotowywane są równolegle oceny dotyczące korozji biologicznej, stanu konstrukcji warunków posadowienia i czasami również badania konserwatorskie. Opracowania te wykonywane są zazwyczaj przez różnych ekspertów niekoniecznie kontaktujących się między sobą. W efekcie sporządzone przez nich dokumenty różnią się między sobą w zakresie zaleceń, a czasami nawet w zakresie oceny stanu technicznego. Dlatego już we wstępnej fazie nad całością przygotowania dokumentacji przedprojektowej powinien czuwać architekt z doświadczeniem w pracach związanych z obiektem zabytkowym.

Bibliografia

[1] Komunikat prasowy PKP S.A. Warszawa, 27.01.2020, https://www.pkp.pl [data dostępu: 14.04.2020].

[2] https://www.pkp.pl/pl/dworce [data dostępu: 14.04.2020].

[3] Krzyczkowski J., Modernizacja zabytkowych polskich dworców kolejowych z okresu dwudziestolecia międzywojennego, [w:] „Kwartalnik Architektury i Urbanistyki" 2016, nr 3, s. 45–62.

[4] Poliński J., Dworce we współczesnym transporcie kolejowym, „Prace Instytutu Kolejnictwa" 2016, z. 150, s. 51–58.

[5] Faryna P. (red.), Raport w sprawie rewitalizacji dworców kolejowych, RBF, Warszawa 2011

[6] Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 6 lutego 2020 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Dz.U. 2020 poz. 282 ze zm.

[7] Międzynarodowa Karta Konserwacji i restauracji Zabytków Architektury i Miejsc Historycznych, II Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków, Wenecja 1964.

[8] ONZ, Wytyczne operacyjne do realizacji Konwencji światowego dziedzictwa, K. Piotrowska, B. Szmygin (tłum.), K. Piotrowska (aktual. i opr.), Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS, Warszawa 2012, http://www.icomos-poland.org/pl/dokumenty-doktrynalne.html [data dostępu: 01.04.2019].

[9] PN-EN 15898:2011 Conservation of cultural property – Main general terms and definitions.

[10] Tajchman, J., Standardy w zakresie projektowania, realizacji i nadzorów prac konserwatorskich dotyczących zabytków architektury i budownictwa, NID, Warszawa–Toruń 2014.

[11] Rouba B.J., Autentyczność i integralność zabytków, „Ochrona Zabytków" 2008, nr 4, s. 37–57.

[12] The Declaration of San Antonio, 1996, https://www.icomos.org/en/179-articles-en-francais/ressources/charters-and-standards/188-the-declaration-of-san-antonio

[13] Dokument z Nara o autentyzmie, Nara 1994.

[14] Krzyczkowski J., Adaptacja i modernizacja zabytkowych dworców kolejowych na przykładzie dworca PKP Rabka-Zdrój [w:] B. Szmygin (red.), Ochrona wartości w procesie adaptacji zabytków, Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS, Warszawa 2015, s. 141–148.

[15] Rozporządzenie Ministra Rozwoju z dnia 11 września 2020 r. w sprawie szczegółowego zakresu i formy projektu budowlanego, Dz.U. 2020 poz. 1609 ze zm.

[16] Obwieszczenie Ministra Inwestycji i Rozwoju z dnia 8 kwietnia 2019 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Dz.U. z 2019 r. poz. 1065 ze zm.

[17] Uchwała nr 60/2018 Zarządu Głównego PZITB z dnia 18 grudnia 2018 roku w sprawie przyjęcia zmian w Statusie Rzeczoznawcy i Specjalisty Budowlanego PZITB oraz wytycznych w tym zakresie sformułowanych przez Polskie Stowarzyszenie Mykologów Budownictwa, http://pzitb.wroclaw.pl/uploads/files/Rzeczoznawcy%20PZITB/Status%20Rzecz.%20i%20Spec.%20PZITB_Uchwa%C5%82a%2060_2018.pdf

[18] Mączyński D., Propozycja standardu zawartości opinii/ekspertyzy mykologicznej dla obiektu zabytkowego, [w:] D. Skowroński (red.), Ochrona budynków przed wilgocią, korozją biologiczną i ogniem, „Monografie PSMB" 2015, nr 11, s. 158–165.

[19] Obwieszczenie Ministra Kultury, Dziedzictwa Narodowego i Sportu z dnia 13 października 2020 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Kultury w sprawie rzeczoznawców ministra właściwego do spraw kultury i ochrony dziedzictwa narodowego w zakresie opieki nad zabytkami. Dz.U. z 2020 r. poz. 1901 ze zm.

[20] Kozarski, P., Górski M., Skiba K., Basiński G., Ocena techniczna obiektów architektury drewnianej jako podstawa monitoringu stanu zachowania i zarządzania, [w:] Dokumentacja i monitoring w zarządzaniu obiektami budownictwa drewnianego w Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu oraz Muzeum Ryfylke, Muzeum Rolnictwa im. ks. Krzysztofa Kluka w Ciechanowcu, Ciechanowiec 2015, s. 73–80.

[21] Dudkowski M., Dwie udane adaptacje dworca w Skierniewicach, [w:] B. Szmygin (red.), Ochrona wartości w procesie adaptacji zabytków, Polski Komitet Narodowy Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS, Warszawa 2015, s. 105–114.

[22] Guttmejer K., Zabytki kolejnictwa w Warszawie. Dokumentacja i problem konserwatorski, [w:] Materiały sympozjum „Ocalić od zapomnienia. Ochrona dziedzictwa technicznego. Tradycja i nowoczesność", Warszawa 2015, s. 88–89.

[23] Jaszczak A., Witkowska M., Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej, [w:] Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego" 2012, nr 18, s. 70–81.

[24] Jerczyński M., O potrzebie ogólnokrajowej waloryzacji obiektów kolejowych pod katem ich wartości historycznej i przyjęcia programu ochrony zabytków kolejnictwa, [w:] Materiały sympozjum „Ocalić od zapomnienia. Ochrona dziedzictwa technicznego. Tradycja i nowoczesność", Warszawa 2015, s. 80–87
[25] Kozarski, P., O konserwacji budownictwa. Poradnik dla służb leśnych, Lasy Państwowe, Warszawa 2014.
[26] Załuski D., Współczesne funkcje transportowe zabytkowych dworców kolejowych, [w:] Materiały sympozjum „Ocalić od zapomnienia. Ochrona dziedzictwa technicznego. Tradycja i nowoczesność", Warszawa 2015, s. 47–56.

Streszczenie

Jak wskazują badania, ponad połowa (użytkowanych i nieużytkowanych) obiektów dworcowych w Polsce znajduje się w złym stanie technicznym. Znaczną część stanowią obiekty o wartościach zabytkowych. Istotnym elementem właściwego procesu inwestycyjnego, związanego z remontem, modernizacją lub adaptacją zabytkowych dworców jest m.in. rzetelnie przeprowadzona ocena zawilgoceń i korozji biologicznej. Z istoty obiektu zabytkowego wynika konieczność uwzględnienia w fazie, w której brana jest pod uwagę ocena mykologiczna, wiedzy o stanie zachowania materialnych nośników wartości zabytkowych.

Słowa kluczowe: mykologia, zabytki architektury, dworce kolejowe, stan zachowania

Abstract

Dampness and mould assessment of historic railway stations as a standard procedure in planning architectural interventions

As it was shown by the research, more than half of the railway stations (open and disused) in Poland are in poor technical conditions. A significant part of those buildings are of historic value. An important element of a proper investment process related to renovation, modernization or adaptation of historic railway stations is, among others, a reliable assessment of moisture and biological corrosion. Since they are historic buildings, it is necessary to take into account the knowledge about the state of preservation of material carriers of historic values already at the stage of dampness and mould assessment.

Key words: dampness and mould, historic buildings, railway stations, state of preservation

Janusz Rymsza*
Instytut Badawczy Dróg i Mostów

Zabytki kolejnictwa – wnioski z konferencji „Forum Konserwatorskie 2020”

Cykl konferencji naukowych „Forum Konserwatorskie” jest organizowany od 2016 r. przez Wydział Architektury Politechniki Wrocławskiej i Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, pod patronatem Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej Rady Ochrony Zabytków ICOMOS. Z założenia dwudniowe obrady początkowo odbywały się jednego dnia na uczelni wrocławskiej, a drugiego na warszawskiej. W 2019 r. zdecydowano jednak, że ta naprzemienność lokalizacji zostanie zachowana, ale w innym cyklu: w jednym roku miejscem spotkań będzie jedna uczelnia, a w kolejnym druga. Corocznie uczestnikami są nie tylko pracownicy uczelni i służb konserwatorskich, projektanci, konserwatorzy zabytków, ale również przedstawiciele inwestorów i samorządów, osoby zainteresowane zarządzaniem i zagospodarowaniem obiektów zabytkowych. Mile widziana jest również aktywność młodych naukowców i słuchaczy szkół doktorskich – stąd nazwa części konferencji „Forum Młodych”.

Każde forum poświęcone jest jednemu tematowi, którego wybór dokonywany jest w drodze konsultacji środowiskowych. Stałym, choć niedominującym, punktem programu jest prezentacja najnowszych badań z zakresu historii i konserwacji dziedzictwa architektonicznego.

W 2016 r. tematem przewodnim było traktowanie substancji autentycznej w rekonstrukcjach naukowych i budowlanych, w 2017 – relacje między autentyzmem a wartościowaniem dziedzictwa architektonicznego. Spotkanie w 2019 r. odbyło się na Wydziale Architektury Politechniki Wrocławskiej, a dotyczyło remontów zabytków w kontekście ochrony historycznych pokryć dachów i posadzek oraz wyposażenia i detalu architektonicznego w obiektach oraz zespołach zabytkowych.

Tegoroczne „Forum Konserwatorskiego” poświęcone było ochronie zabytkowych wartości zabudowy i infrastruktury kolejowej, a zorganizowano je przy współudziale Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków.

Autorami wniosków z kolejnych sesji byli: dr Michał Jerczyński, dr inż. Katarzyna Pałubska, dr hab. inż. arch. Piotr Gerber, mgr inż. arch. Jakub Krzyczkowski. Przedstawione niżej konkluzje opracował dr hab. inż. Janusz Rymsza, profesor Instytutu Badawczego Dróg i Mostów w Warszawie. Dotyczą one kategoryzacji i wartościowania zasobu zabytków kolejowych , postępowania z zabytkami kolejnictwa i wsparcia służb konserwatorskich. Wnioski wyszczególnione jako ostatnie są przeznaczone do zastosowania w dłuższym okresie oraz do wdrożenia w systemie prawnym.

Kategoryzacja i wartościowanie zasobu zabytków kolejowych

1. Aktualne standardy i wytyczne Narodowego Instytutu Dziedzictwa w zakresie ochrony konserwatorskiej zabytków techniki powinny być dostosowane również do specyfiki zabytków kolejnictwa.
2. Wojewódzkie służby konserwatorskie powinny zweryfikować kryteria, które stanowiły podstawę oceny wartości zabytków kolejnictwa już wpisanych do rejestru zabytków. Należy opracować kryteria oceny wartości zabytków (katalog wartości) oraz zasady uproszczonej weryfikacji. Uzupełniając zasób zabytków kolejnictwa objętych ochroną konserwatorską, należy rozpoznać m.in. ich wartości techniczne, naukowe i niematerialne (tj. wydarzenia historyczne, ważne rocznice, znane osobistości związane z zabytkiem).
3. Należy określić i skategoryzować (pod względem np. rozwiązań technicznych, materiałów, detali) zabytki kolejnictwa, które powinny podlegać ochronie konserwatorskiej.

* ORCID: 0000-0002-6773-3757.

4. Wojewódzkie służby konserwatorskie powinny przeprowadzić wartościowanie obiektów kolejnictwa, nieujętych w rejestrze zabytków i wpisać je do tego rejestru lub objąć innymi formami ochrony prawnej. Przy podejmowaniu decyzji o wpisie do rejestru zabytków należy brać pod uwagę wpisy obszarowe oraz otoczenie (np. obiekty z peronami, wiatami i urządzeniami technicznymi).
5. Zabytki kolejnictwa, a w szczególności dworce i naziemne trasy komunikacyjne, powinny być chronione razem z otoczeniem. Niezwykle pomocny byłby katalog modelowych rozwiązań ochronnych, adaptacyjnych i modernizacyjnych dotyczący działań w tym zakresie, W odniesieniu do naziemnych tras komunikacyjnych w obszarach zurbanizowanych oraz terenów pod trasą (tj. obszarów pod wiaduktem lub estakadą) należałoby wprowadzić w MPZP m.in. zasadę ich odrębnego przeznaczenia.
6. Należy wyznaczyć dwie kategorie linii kolejowych podlegających ochronie konserwatorskiej:
   a) linie muzealne, wyłączone z regularnej eksploatacji, na których byłyby gromadzone (również w drodze translokacji) i przywracane do funkcjonalności zabytkowe mosty i wiadukty, urządzenia techniczne, budynki i inne budowle kolejowe;
   b) linie zabytkowe, użytkowane w ramach sieci kolejowej, zarządzanej przez PKP PLK S.A. lub innych zarządców, które ze względu na wartości kulturowe i nieduże obciążenie przewozami powinny być wyłączone z modernizacji i utrzymywane w stanie zabezpieczającym ich wartości zabytkowe (jako materialne pomniki kultury technicznej).

Postępowanie z zabytkami kolejnictwa

1. W odniesieniu do ważnych zabytkowych obiektów kolejowych należy prowadzić ciągły nadzór konserwatorski, najlepiej w odniesieniu do całej linii o charakterze jednorodnym i stylowo analogicznym.
2. Aby efektywnie chronić wartości zabytkowe, należy – mając na uwadze bezpieczeństwo użytkowników – proponować alternatywne rozwiązania opracowane specjalnie dla zabytkowych m obiektów kolejowych, z uwzględnieniem aktualnie obowiązujących przepisów i norm. Na przykład pozostawianie w formie reliktu in situ obiektów inżynieryjnych (mostów i wiaduktów), których parametry techniczne uniemożliwią modernizację i dalsze użytkowanie jako czynnego elementu linii kolejowej oraz wyeksponowanie krajobrazowe np. jako kładki pieszo-rowerowej lub lokalnej atrakcji turystycznej.
3. Ze względu na to, że obiekty inżynieryjne wpisane do rejestru zabytków są często modernizowane bez poszanowania wartości kulturowych lub są rozbierane, należy opracować zasady postępowania przy określaniu nośności użytkowej zabytkowych mostów i wiaduktów kolejowych.
4. W szczególnych przypadkach, zabytki kolejnictwa, które mają zostać zmodernizowane lub rozebrane bez utrwalenia wartości kulturowych, należy szczegółowo zinwentaryzować, w tym także cyfrowo, oraz opisać historię ich funkcjonowania. Dotyczy to obiektów, które w wyniku diagnozy zasobu i wartościowania wykazują cechy identyczne do lepiej zachowanych obiektów tego typu, a ze względu na lokalizację na liniach strategicznych dla współczesnych potrzeb transportowych nie mogą być zaadaptowane z pełnym poszanowaniem substancji zabytkowej.
5. Z uwagi na fakt, że procesy degradacji i celowego niszczenia w największym stopniu dotykają nieużytkowanych, zabytkowych linii kolejowych, zwłaszcza wąskotorowych, należy monitorować stan techniczny nieużytkowanych linii oraz wskazywać jednostkom zarządzającym konieczność bieżącej konserwacji i zabezpieczenia – nad pracami należy prowadzić nadzór konserwatorski.
6. Należy ograniczać likwidację funkcji dotychczasowych budynków stacyjnych, ponieważ powoduje to powstawanie trudnych do zagospodarowania pustostanów. Nieużytkowane obiekty często są zasiedlane przez byłych pracowników kolei lub mieszkańców komunalnych. Użytkowanie obiektu w funkcji mieszkaniowej wiąże się z jego modyfikacją (często nielegalną) niszczącą pierwotną formę architektoniczną.

W przypadku adaptacji zabytkowych budynków kolejowych do funkcji mieszkaniowej niezbędne prace remontowe często nie są wykonywane lub prowadzą do zniszczenia obiektu (w wyniku termomodernizacji lub rozbudowy zmianie ulega w szczególności pierwotna forma architektoniczna).

Zabezpieczenia tymczasowe, takie jak m.in. zamurowanie otworów elewacyjnych, wprowadzane w zagrożonych obiektach przynoszą skutki odwrotne od zamierzonych. Ze względu na brak wentylacji i dostępu światła słonecznego prowadzą do zawilgocenia i zagrzybienia konstrukcji oraz wyposażenia obiektu.

Należy więc dążyć do ekstensywnej eksploatacji obiektów zabytkowych, wyłączonych z pełnego użytkowania; nieakceptowalne jest ich wyłączanie w wyniku modernizacji, polegającej na dobudowaniu nowej kubatury lub częściowym wykorzystaniu istniejących zabudowań. Modernizacja zespołów budowlanych i linii kolejowych powinna być prowadzona kompleksowo; należy dążyć do integracji zespołu zabytkowego, a nie fragmentaryzacji i dezintegracji funkcjonalno-przestrzennej.

1. W ramach nadzoru konserwatorskiego należy zwrócić szczególną uwagę na historyczne wyposażenie techniczne oraz urządzenia techniczne lub ich relikty w terenie, historyczny detal i dawne rozwiązania konstrukcyjne w zakresie „małej architektury” obszarów kolejowych. Na przykład, należy ograniczyć likwidację mechanicznych urządzeń sterowania ruchem kolejowym, stosując metody zwiększania ich niezawodności lub zachowując je jako ważnego świadka dziedzictwa kolei.
2. Należy zachować autentyczność zabytkowych obiektów kolejowych poddawanych modernizacji. Przy modernizacji i remoncie należy wymagać zachowania standardów konserwatorskich i nie dopuszczać kreacji z użyciem różnych materiałów nieadekwatnych do oryginalnych. Szczególnego postępowania w procesie konserwacji i adaptacji wymagają żeliwne konstrukcje wiat peronowych.
3. Nie należy „uzgadniać” post factum rozwiązań niezgodnych z zasadami ochrony konserwatorskiej, a w szczególności nieujętych w projekcie lub z nim niezgodnych.
4. Badania, które dają najwięcej informacji o stanie technicznym obiektu, są często prowadzone dopiero po odsłonięciu znacznej części konstrukcji. Należy dopilnować, aby ich wyniki były wykorzystane w projekcie zamiennym.
5. Należy ograniczyć czyszczenie elewacji ceglanych, pozbawiające zabytkowe obiekty kolejowe waloru autentyzmu i negatywnie wpływające na trwałość cegieł.
6. Dobre praktyki adaptacji obiektów kolejowych do potrzeb osób z niepełnosprawnościami powinny być stosowane z poszanowaniem dziedzictwa kolejowego.

Wsparcie służb konserwatorskich

1. W celu wyeliminowania konieczności uzgadniania zaleceń z każdym podwykonawcą osobno należy wprowadzić obowiązek powoływania przez inwestorów koordynatorów realizacji robót budowlanych na poszczególnych zabytkowych liniach kolejowych lub obiektach kolejowych. Praktyką jest projektowanie niezintegrowane poszczególnych części tworzących obszar zabytkowych terenów kolejowych (osobno są realizowane projekty budynków dworcowych, peronów, wiat, trakcji kolejowej i infrastruktury oraz budowli towarzyszących), co powoduje powstanie wielu rozwiązań niespójnych funkcjonalnie i przestrzennie, których wpływ na jakość modernizowanych przestrzeni jest negatywny.
2. Należy powołać interdyscyplinarne zespoły doradcze, finansowane np. ze środków UE, wspierające służby konserwatorskie.
3. Przed przystąpieniem do prac projektowych należy przygotowywać ekspertyzy i projekty dotyczące zabytków kolejowych (wykorzystując środki budżetowe, np. w ramach programów POIiŚ), w tym m.in. wieloprofilowe ekspertyzy.
4. W tworzeniu i realizacji projektów modernizacji zabytkowych obiektów kolejowych powinni uczestniczyć eksperci z różnych dziedzin związanych z kolejnictwem i konserwacją zabytków, z zakresu: konserwacji zabytków techniki, ruchu kolejowego, mikologii, konstrukcji budowa-

nych, badań stratygraficznych i konserwatorów. Ze względu na bezpieczeństwo przyszłych użytkowników szczególnego znaczenia w procesie rewitalizacji zabytkowych dworców kolejowych nabiera ocena mikologiczna. Praktyka wielobranżowego projektowania powinna dotyczyć naziemnych tras komunikacyjnych wraz z ich otoczeniem.

5. Wartościowanie zabytków kolejowych powinno być weryfikowane przez niezależne podmioty.
6. Przy inwestycjach realizowanych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego należy wypracować model współpracy z zarządcami terenów kolejowych i samorządami.
7. Należy wspierać finansowo właścicieli prywatnych i samorządowych, którzy przejęli od PKP zabytkowe obiekty kolejowe, nieprzewidziane do modernizacji w ramach przebudowy infrastruktury kolejowej.

Działania w dłuższej perspektywie czasowej

1. Należy utworzyć krajową bazę danych o zabytkach kolejnictwa, wykorzystując bazy wojewódzkie i gminne, w tym bazę zabytkowych dworców kolejowych, z uwzględnieniem podstawowych danych o obiektach i przyjętych modelach adaptacji.
2. Należy opracować ogólnopolski program ochrony zabytków kolejnictwa, który będzie zawierał konserwatorskie standardy kolejowe, w tym ogólne wymagania konserwatorskie oraz wytyczne postępowania przy remontach lub modernizacji zabytkowych obiektów kolejowych.
3. Należy wzmocnić edukację akademicką i muzealną w zakresie wiedzy o zabytkach kolejnictwa, przekazując informacje na temat architektury i techniki związanej z kolejnictwem w sposób interdyscyplinarny.

Zmiany w systemie prawnym

1. Należy ograniczyć stosowanie sytemu „projektuj i buduj" do obiektów kolejowych nie będących zabytkami.
2. W dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) należy wprowadzić obowiązek przeprowadzenia analizy wpływu inwestycji na krajobraz kulturowy (analogicznie do wymogu sporządzania analiz środowiskowych i badań archeologicznych) oraz analizy wartościującej zabytkowe obiekty kolejowe. W wypadku dofinansowania projektów ze środków UE powinien być obowiązek przeznaczenia określonego procentu budżetu na ww. analizy.
3. W ustawie Prawo budowlane należy wprowadzić obowiązek składania dokumentacji projektowej łącznie z dokumentacją konserwatorską, obowiązek zatwierdzania projektów wykonawczych przez służby konserwatorskie oraz obowiązek terenowych akceptacji konserwatorskich.

Wydawnictwa Politechniki Wrocławskiej
są do nabycia w sprzedaży wysyłkowej:
zamawianie.ksiazek@pwr.edu.pl

ISBN 978-83-7493-151-9