

**Agnieszka JASZCZAK, Magdalena WITKOWSKA**

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

Wydział Kształtowania Środowiska i Rolnictwa

Olsztyn, Polska

e-mail: agaj77@tlen.pl

## **PROBLEMY REWITALIZACJI DWORCÓW I OBIEKTÓW KOMUNIKACJI KOLEJOWEJ**

### **PROBLEMS IN REVITALIZATION OF RAILWAY STATION AND RAIL TRANSPORT OBJECTS**

**Słowa kluczowe:** dworzec, rewitalizacja, tereny zieleni

**Key words:** railway station, revitalization, green areas

#### **Streszczenie**

Rewitalizacja dworców oraz terenów kolejowych to bardzo istotne zagadnienie. Przywrócenie do „życia” miejsc, które nierzadko utraciły już swoją pierwotną funkcję warunkuje nie tylko polepszenie ich stanu z punktu widzenia estetyki, ale także stwarza możliwość rozwoju ekonomiczno-społecznego. Dworzec oraz jego otoczenie w strukturze miasta stanowi komunikacyjny, społeczny i architektoniczny punkt węzłowy, dlatego jego odnowa może wpłynąć na pozytywne zmiany w przestrzeni miejskiej. W pracy przedstawiono problematykę związaną z aktualnym stanem infrastruktury kolejowej oraz zwrócono uwagę na rewitalizację dworców europejskich i polskich. Wskazano przy tym podobieństwa i różnice w sposobie zagospodarowania tych obiektów. Istotne było też odniesienie się do odnowy dworców w średnich i małych miastach. Dlatego też zaproponowano zmiany w funkcjonowaniu i strukturze nieczynnego już obiektu w Bartoszycach oraz jego otoczenia.

#### **Abstract**

*Revitalization of railway station and railway terrain is a very important issue. Bringing the space with closed original function back to “live” determine not only improving their situation with aestetical point of view but also it creates the possibility of socio-economical development. Railway station and its surrounding is main point in city structure from the communication, social and architectonic site. So renovation of it could give a positive changes in city space. There is presented issue of actual situation of railway infrastructure in this thesis. The example of revitalization of European and Polish railway were noticed, as well. It was noticed the similarities and differences in a way of managing of them as well as concerning to railways revitalization in medium and small towns. It was proposed the functional and structural modification of closed object and its surrounding in Bartoszyce.*

## WPROWADZENIE

„Życie” miasta związane jest z infrastrukturą komunikacyjną. Autostrady, lotniska, obiekty kolejowe, urządzenia obsługujące ruch uliczny, składowiska śmieci wyznaczają w dużym stopniu wizerunek współczesnych układów urbanistycznych. Warunkiem zrównoważonych form rozwoju infrastruktury miejskiej jest podejście wielokierunkowe, uwzględniające połączenie tego, co wynika z potrzeb, ale i obowiązków mieszkańców aglomeracji.

Konieczne jest, zatem wyznaczenie długoterminowych oraz wielkoskalowych przedsięwzięć w zakresie planowania i projektowania przestrzeni związanej z infrastrukturą komunikacyjną (Bélanger, 2010). W odniesieniu do ogólnie postępujących procesów globalizacji i industrializacji, a także sposobów migracji, przemieszczania się ludności ważne jest zrównoważenie potrzeb ekonomicznych, społecznych, a w szczególności środowiskowych. Istotne jest również wskazanie skali zmian w krajobrazie, podyktowanych rozwojem sieci komunikacyjnej, w zależności od rodzaju transportu.

Globalizacja, nowe technologie, wymagania ekonomii i ekologii, a także zmiany metod transportu spowodowały w Europie po II wojnie światowej likwidację fabryk, kopalń i starych magazynów (Baliński, 2006). Przekształcenia te również w dużej mierze dotknęły kolei. Według D. Banistera (2002) w przeszłości na etapie planowania przestrzeni związanej z komunikacją szczególną rolę przypisywano przede wszystkim zwiększeniu prędkości jazdy w celu oszczędzenia czasu. Korzyści z inwestycji transportowej były liczone w ograniczeniu czasu podróży na krótkich odcinkach. Obecnie zwraca się uwagę na „wzrastające” odległości i intensywność jazdy. Dlatego też scenariusze zrównoważonego rozwoju powinny uwzględniać dostępność komunikacyjną oraz coraz częściej, wykorzystanie innych środków lokomocji niż samochód, zwłaszcza w codziennych dojazdach do pracy czy szkoły, a także potrzebę użytkowania dróg o zasięgu lokalnym w celu odciążenia głównego ruchu samochodowego. Dobrym rozwiązaniem byłoby wykorzystanie w tym celu połączeń kolejowych. Jednak na skutek dynamicznego rozwoju transportu drogowego i lotniczego, nastąpiło zmniejszenie znaczenia przewozów kolejowych. Doszło do tego, że na przełomie XX i XXI w. pociąg stał się transportem niszowym, który obsługiwał w krajach Unii Europejskiej jedynie 6,4% pasażerów (Załuski, 2010). Równocześnie zmalała liczba połączeń, a także liczba pasażerów, a to wpłynęło na niekorzystne zmiany w strukturze obiektów kolejowych, w tym dworców i stref otaczających. Często obiekty te zostały pozbawione głównej funkcji, a wprowadzenie nowych wymaga czasu i dokładnych analiz przestrzennych oraz ekonomiczno-społecznych. Wraz z likwidacją połączeń dworce kolejowe, perony oraz cała infrastruktura uzupełniająca ulegają stopniowej dewastacji i degradacji. Szczególnie dostrzegamy to w warunkach polskich, jednak nie jest to zjawisko jedynie lokalne, a spotykane również w innych krajach europejskich.

W związku z powyższym zagadnienia związane z rewitalizacją dworców i dawnych terenów kolejowych zawarte w niniejszej pracy wydają się być ważne i warte

poruszenia. Dokonano także przeglądu obiektów kolejowych z kraju i za granicą, które zostały poddane procesowi rewitalizacji lub modernizacji. Docelowo podjęto temat zagospodarowania terenu przy nieczynnym dla transportu pasażerskiego dworcu kolejowym w Bartoszycach (województwo warmińsko-mazurskie) oraz przedstawiono propozycję zmian.

## ROZWÓJ KOLEI I PROBLEMY ZWIĄZANE Z JEJ PRZEKSZTAŁCENIAMI

Wynalezienie kolei było niezwykłym wydarzeniem w dziejach ludzkości. Dzięki niej rozwinął się przede wszystkim transport towarowy. Poza tym, znacznie wzrosła mobilność ludzi, ponieważ połączono ze sobą siecią odległe zakątki Europy. Rozkłady jazdy wymusiły zsynchronizowanie czasów lokalnych i wyznaczenie stref czasowych na świecie. Zastosowanie jednakowego rozstawu torów w Europie (1435mm) umożliwiło realizowanie połączeń międzynarodowych, co z kolei wymusiło synchronizację narodowych systemów kolejowych, normalizację miar, standaryzację ładunków itp. (Załuski, 2010).

Okres największej świetności kolejowego transportu pasażerskiego przypadają na wiek XIX. W tym czasie powstała znaczna część dworców kolejowych, objętych dziś ochroną konserwatorską. Pozostałe obiekty datuje się na wiek XX i dzieli się je na dworce odbudowane po działaniach wojennych lub budowane od podstaw w latach 70'-80' (Master plan..., 2008). Te sprzed okresu II światowej stanowią nierzadko perełki architektury o przemyślanej bryle i ciekawym detalu architektonicznym.

W Europie w wyniku zmian w przestrzeni komunikacyjnej, zwiększenia liczby dróg i użytkowników ruchu samochodowego, a także migracji ludzi z określonych regionów, miast do innych ruch kolejowy został ograniczony przez zredukowanie liczby połączeń pasażerskich. Te drastyczne zmiany szybko dotknęły również polski rynek transportowy, w którym kolej przez wiele lat odgrywała dominującą rolę. W przypadku naszego kraju duże znaczenie miał również rok 1989 i daleko idące zmiany polityczne oraz społeczno-gospodarcze, w wyniku których zwiększyła się konkurencja środków transportu drogowego. Poza tym, zmiany na rynku pracy, obniżenie się dochodów ludności w początkowej fazie przemian gospodarczych, a także znaczne pogorszenie się stanu infrastruktury kolejowej, spowodowały w latach 1990-2006 spadek pasażerów podróżujących kolejami o 2/3 (Master Plan....., 2008).

Wymienione zjawiska w znacznym stopniu przyczyniły się do wykreowania „ponurej” sytuacji dworców kolejowych w Polsce. „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 (Raport w sprawie rewitalizacji..., 2011). Przerażający jest również fakt, że obecnie w zarządzie PKP S.A. znajduje się 2 641 dworców, z czego tylko 1 010 jest czynnych (Biała księga..., 2009). Można więc śmiało stwierdzić, że obecnie ponad połowa polskich dworców nie pełni swojej funkcji. Część z nich służy za mieszkania, sklepy, drobne punkty usługowe, natomiast pozostałe są całkowicie opuszczone, często zdewastowane lub w stanie ruiny.

Przywołane dane pokazują, szerokie znaczenie problemu terenów postindustrialnych miast. Zaniebane obszary fabryk, kopalni, a także kolei, wyjęte z użytku i popadające w ruinę są przyczyną powstawania tzw. „krajobrazów zaniechanych” (Wielgus, Myczkowski, 2007). Procesem, w którym upatruje się panaceum na wszystkie dolegliwości związane z terenami przemysłowymi jest rewitalizacja. Myśl ta, w dużym uproszczeniu pojmowana jako „nowe życie dla zabytków techniki” narodziła się w Anglii, gdzie od lat 80 XX w. na szeroką skalę zajęto się odnową, czy „ożywieniem” obiektów. David Flechter, brytyjski działacz zajmujący się rewitalizacją zespołów fabrycznych w swoim rodzinnym mieście udowadnia, że wnętrza opuszczonych obiektów technicznych nadają się na adaptację w zakresie wielu funkcji, m.in. handlowej, biurowej, kulturowej, oświatowej i wielu innych (Baliński, 2006).

W ostatnich latach w Polsce zagadnienia związane z modernizacją i remontem infrastruktury kolejowej stały się ważne ze względu na przyznanie Polsce Współorganizacji Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej w 2012 r. Pomimo wielu działań podjętych na tym polu, rzadko mówi się o rewitalizacji nieczynnych dworców kolejowych, zwłaszcza w odniesieniu do obiektów znajdujących się w miastach poniżej 100 tys. mieszkańców lub w małych miejscowościach. W naszym kraju jest to zagadnienie ciągle nowe i często mylnie pojmowane.

## **REWITALIZACJA DWORCÓW JAKO PROCES PRZESTRZENNY ORAZ SPOŁECZNO-GOSPODARCZY**

Pojęcie rewitalizacji związane jest z szeregiem zadań prowadzonych w granicach przestrzeni zurbanizowanej, która została w wyniku różnych procesów zdeformowana, zdewastowana czy zdegradowana. „Ożywienie” najczęściej dotyczy tkanki przemysłowej, terenów powojkowych lub osiedli miejskich, placów, starych miast. Duże znaczenie oprócz nadania na nowo wartości obiektom i obszarom ma czynnik społeczny.

W procesie rewitalizacji ważne są również programy opierające się na partycypacji społecznej, którą definiuje się jako dobrowolny udział obywateli w zarządzaniu sprawami społeczności, której są członkami. W innym kontekście jest to partnerstwo publiczno-prawne samorządu gminnego oraz mieszkańców służące podejmowaniu działań na rzecz rozwoju lokalnego (Hausner i in., 1999). Zdaniem J. Hausnera i innych (1999), aby nastąpił rozwój lokalny konieczna jest współpraca partnerska pomiędzy instytucjami administracji i innymi organizacjami, a mieszkańcami polegający nie tylko na zasadzie upodobania sobie przez władze przyszłych wyborców, ale podmiotowe i równouprawnione traktowanie obu stron.

Dworce i ich otoczenie są w ostatnich latach przedmiotem licznych, często pozytywnych zmian i przekształceń, przy czym spowodowane jest to m.in. wprowadzeniem nowych funkcji, które nie są związane bezpośrednio z komunikacją. W zależności od położenia obiektów funkcje te są bardziej lub mniej zespolone. Lokalizacja dworców kolejowych jest zależna od wielkości miasta i znaczenia obiektów. Zdecydowana większość polskich dworców, zwłaszcza w dużych miastach jest usytuowana

w centrum. Załuski (2010) podaje jednak, że lokalizacja dobrze funkcjonującego dworca kolejowego, nie jest jednak aż tak ważna i nie musi się on znajdować w ścisłym śródmieściu, co widać na przykładzie miast zagranicznych.

Przykład analizowanych dworców (oddane lub obecnie poddane przebudowie w wyniku zbliżających się Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej), tj. PKP w Katowicach, PKP Poznaniu Głównym, PKP Wrocławiu Głównym, PKP Sopotcie i PKP Warszawie Stadion, dowodzi, że zarówno w kraju, jak i za granicą modernizacja dworców kolejowych prowadzi do tworzenia zintegrowanych Centrów Komunikacji, przy czym najczęściej powstają rozległe kompleksy połączone z centrami handlowo-wystawienniczo-biurowymi. Wyraźny staje się trend projektowania dworców kolejowych jako „megastruktur”, bardziej przypominających hipermarkety lub multikina, niż XIX-wieczne gmachy użyteczności publicznej służącej obsłudze ruchu osobowego i towarowego. „Główna funkcja zespołu – dworzec kolejowy staje się tylko dodatkiem do wielkich centrów handlowych, rozrywkowo-gastronomicznych, biurowych i konferencyjno-hotelowych.” (Załuski, 2006) Doskonała lokalizacja takich jednostek w pobliżu integracyjnych węzłów kolejowych, znaczna intensyfikacja ruchu pieszego, dostępność, mobilność, to tylko niektóre cechy charakteryzujące „megastruktury” ważne dla współczesnego społeczeństwa informacyjnego. Zawsze dąży się też do modernizacji istniejącej infrastruktury. Duże znaczenie ma również dostosowanie obiektu do użytkowania przez osoby niepełnosprawne.

Wybrane obiekty zagraniczne, to przede wszystkim dworce europejskie, gdzie idea rewitalizacji terenów kolejowych jest już znana od połowy lat 50' XX w. Są wśród nich: Hundertwasser Bahnhof Uelzen w Niemczech, przebudowany w ramach międzynarodowej wystawy Expo 2000. Ciekawym przykładem rewitalizacji jest również Gare Montparnasse w Paryżu we Francji, w którym na dachu został urządzony ogród Atlantycki Jardin Atlantique i muzeum ku czci Philippe Leclerc de Hauteclouque. Warto też zwrócić uwagę na Stuttgart Hauptbahnhof, w Niemczech, którego projekt rewitalizacji jest znany pod nazwą Stuttgart 21 ciągle budzi wiele kontrowersji. Przewiduje on przeniesienie dworca pod ziemię, a na powierzchni utworzenie na 100 ha ekologicznych osiedli, biur i sklepów. Natomiast Arnhem Central Station ma integrować funkcję transportową z biurową, mieszkaniową, hotelową, komercyjną i kulturalną. Przeważającą część założenia stanowić będzie funkcja biurowa, następnie sklepy i mieszkania, przestrzeń publiczna, hotel, rekreacja i parkingi. Dworzec Oosterdokseiland w Amsterdamie w Holandii (po rewitalizacji w 2010 r. mieści się tam wielofunkcyjna dzielnica o pow. 200 000 m<sup>2</sup>), nazywany jest „miastem wewnątrz miasta”. Powstał tam wysokiej klasy węzeł transportowy, obsługujący ok. 300 pasażerów dziennie, połączony z funkcją mieszkaniową, zarobkową i wypoczynkową. Jednym z najbardziej znanych przykładów jest adaptacja nieczynnego dworca d'Orsay w Paryżu na muzeum sztuki XIX w., które miało miejsce w 1986 r. Dziś kolekcja muzeum obejmuje zbiory malarstwa, rzeźby, sztuki użytkowej, fotografii i grafiki. Istnieje także dział poświęcony architekturze z rysunkami, projektami i modelami budynków. Największym uznaniem cieszą się jednak dzieła

znanych impresjonistów i postimpresjonistów. Wymienione działania w pełni wpisują się w obecny trend rewitalizacji dworców kolejowych.

Dworce polskie poddane procesowi rewitalizacji wyraźnie czerpią ze wzorców zachodnioeuropejskich. Jednak należy zauważyć, że „niezwykle ważne jest, aby odzorowanie to odbywało się w sferze ideowej i funkcjonalnej, a nie polegało jedynie na przenoszeniu globalnych, zunifikowanych rozwiązań architektonicznych (Lewdwoń, 2006). W podanych przykładach zauważono wyraźne rozszerzenie wachlarza pełnionych funkcji na skutek rewitalizacji, co wydaje się być słuszne. W większości z nich obiekt przed modernizacją pełnił jedynie funkcje komunikacyjne, czasami w niewielkim stopniu skupiał również usługi i handel np. dworzec PKP Katowice. Działania te w Polsce najczęściej miały swój początek w latach 90', kiedy to ograniczono się do „zabudowy istniejących holi, pomieszczeń przyległych i wolnych powierzchni przy przejściach komunikacyjnych” (Małecka, 2006). Obecnie na skutek rewitalizacji we wymienionych badanych dworcach kolejowych rozszerzono istniejące funkcje, a także wprowadzono nowe, w tym administracyjną, biurową, mieszkaniową, estetyczną, reprezentacyjną, a także turystyczną, np. Hundertwasser Bahnhof Uelzen w Niemczech lub dworzec PKP Sopot. Wzorcowym dworcem, który można uznać jako tzw. „ognisko rewitalizacji” jest obiekt w Uelzen (Dolna Saksonia, Niemcy, fot. 1).



**Fot. 1.** Hundertwasser Bahnhof w Uelzen (Dolna Saksonia): budynek dworca oraz infrastruktura na peronach (fot. A. Jaszczak).

**Photo 1.** Hundertwasser Bahnhof in Uelzen (Lower Saxony): the railway station and the platform infrastructure (photo by A. Jaszczak).

Zmiany w strukturze dworca Hundertwasser Bahnhof Uelzen związane były z organizacją wystawy Expo 2000. Główne zadania projektowe powierzono słynnemu architektowi, malarzowi i rzeźbiarzowi austriackiemu Friedensreichowi Hundertwasserowi. Oprócz istotnych przekształceń w strukturze obiektu istotnym faktem jest włączenie różnorodnych funkcji dodatkowych. Funkcjonuje tu mini-muzeum z dokumentacją odnoszącą się do historii obiektu oraz jego przebudowy, kilka sklepów i punktów usługowych z pamiątkami i rękodziełem o motywach „hundertwasserowskich”, restauracja, bar, punkt informacyjny i galeria. Ciekawe jest połączenie zieleni (ogrody na dachach), motywów artystycznych (ceramika), zróżnicowanej nawierzchni, małej architektury i oświetlenia na peronach. Organizowane są wycieczki z przewodnikiem, który wprowadza podróżnych w przestrzeń dworca. Całość tworzy więc połączony produkt turystyczny, bazujący na znanej marce. Obiekt jest rozpoznawalną przez Niemców reklamą miasta Uelzen, dlatego można stwierdzić, że jest on jednym z nielicznych dworców, który stanowi „ognisko rewitalizacji”.

W przykładowych dworcach strefa przed budynkiem przed rewitalizacją najczęściej była pominięta, często niezagospodarowana. Autorzy projektów odnowionych obiektów zwracają na nią uwagę jako na część reprezentacyjną, podnoszącą prestiż miejsca. Szczególnie ważne nie tylko z punktu widzenia estetyki wydaje się więc zagospodarowanie form zieleni, odpowiedni dobór roślinności, małej architektury, oświetlenia, nawierzchni. Proponowane nasadzenia bardzo często mają charakter nowoczesny, np. strefa przed nowym dworcem w Katowicach i projekt „Stuttgart 21” lub „artystyczny” Hundertwasser Bahnhof Uelzen, gdzie występują również elementy roślinności wertykalnej.

## **PROPOZYCJA ZMIAN FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNYCH NA PRZYKŁADZIE DWORCA W BARTOSZYCACH (WOJ. WARMIŃSKO-MAZURSKIE)**

Większość obiektów, które podlegają procesowi rewitalizacji znajduje się w dużych aglomeracjach miejskich, w których istotnym faktem jest utrzymanie kolejowej komunikacji pasażerskiej. Niestety problemem wydaje się włączenie w działania odnowy i ożywienia dworców położonych w małych miastach, czy miejscowościach. W znacznej części z nich w ostatnich latach wstrzymano lub ograniczono ruch pasażerski, co wygenerowało problemy przestrzenne i ekonomiczno-społeczne w ich otoczeniu. Główne budynki oraz zaplecze towarzyszące ulegają więc stopniowej degradacji i dewastacji. Sposobem na rewitalizację takich małych dworców jest przede wszystkim określenie i wprowadzenie nowych funkcji.

W pracy odwołano się do przestrzeni dworca w Bartoszycach. Jest to małe miasto położone w woj. warmińsko-mazurskim, blisko granicy z Obwodem Kaliningradzkim. Obiekt i otoczenie ma wartość historyczną. W roku 1860 rozpoczęły się pierwsze rozmowy na temat tzw. kolei południowej (Südbahn), której nazwa pochodzi od kierunku budowy z Królewca na południe. W rezultacie 24 września 1866 r. zakończono jej pierwszy odcinek i w Bartoszycach przy nowo wybudowanym dworcu

kolejowym pojawił się pociąg. W Bartoszycach wcześniej powstały tzw. „fundacje upiększania miasta” (Hein, 2001). Jak pisze autor w 1864 r. Caroline Wagner, wdowa po właścicielu ziemskim założyła Fundację Wagnera (Wagnerstiftung). Odsetki z kapitału miały służyć upiększaniu miasta. W 1912 r. z tych pieniędzy m. in. wybudowano w pobliżu dworca kolejowego Promenadę Wagnera (fot. 2).



**Fot. 2.** Promenada Wagnera, południowo-wschodnia część dworca kolejowego, Bahnhofwirtschaft Bartenstein, Ostpreussen (fot. W. Krämer).

*Źródło:* Pocztaówka z prywatnej kolekcji Ryszarda Romanowskiego.

**Photo 2.** The Wagner Promenade, southeast part of railway, Bahnhofwirtschaft Bartenstein, Ostpreussen (photo by W. Krämer).

*Source:* Postcard from the private collection of Richard Romanowski.

Od 1 lipca 2002 r. dworzec kolejowy w Bartoszycach zamknięto dla przewozów osobowych. Obiekt jest obsługiwany jedynie przez przewozy towarowe, realizowane przez linię kolejową kategorii drugorzędnej (Białystok-Głomno). W związku z tym budynek dworca kolejowego częściowo utracił swoje pierwotne funkcje. Brak remontów i inwestycji doprowadził do dewastacji infrastruktury kolejowej. Zarządca budynku dworca, PKP S.A, wynajmuje lokale prywatnym przedsiębiorcom i lokatorom, co prowadzi do licznych przekształceń w tkance architektonicznej (ryc. 3).





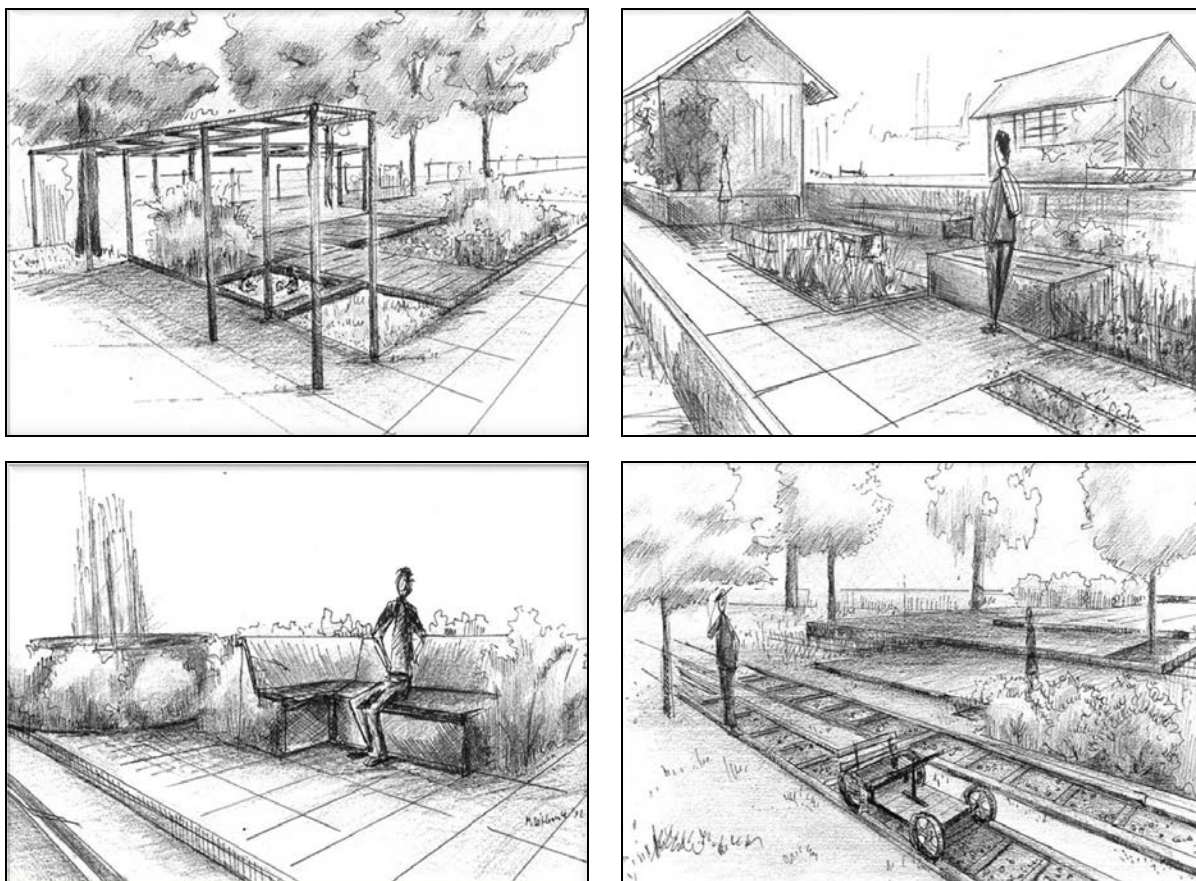
**Fot. 3.** Obecny stan budynku dworca od frontu i peronów (fot. M. Witkowska).

**Photo 3.** Current situation of railway station from the front and platforms view (photo by M. Witkowska).

Obiekt stał się niszczącym budynkiem mieszkalnym z pasażem usługowo-handlowym na parterze, a towarzyszące mu torowisko wraz z peronami, miejscem nocnych spotkań młodzieży, rozwoju chuligaństwa, niebezpiecznym, „chorym i zepsutym” fragmentem miasta (Witkowska, 2012).

Dlatego też, ze względu na szczególną potrzebę ochrony, zabezpieczenia budynków, jak i położenie miasta (strefa przygraniczna) oraz aspekty społeczne ważne jest podjęcie działań rewitalizacyjnych opartych na wprowadzeniu nowych funkcji (oprócz komunikacyjnej ograniczonej w chwili obecnej do przewozów autobusowych), w tym kulturalno-wystawowej, socjalnej, rekreacyjnej.

W tym celu stworzono propozycje projektowe dotyczące zagospodarowania terenu przy dworcu kolejowym, który obejmuje plac autobusowy znajdujący się przed budynkiem, a także infrastrukturę w postaci peronów, torów i rampy umieszczonej za nim. Głównym zamysłem jest pokazanie, że obiekt ten może pełnić nie tylko funkcję transportową, ale także stanowić ważną przestrzeń dla mieszkańców, jako miejsce spotkań, rekreacji, a nawet spędzania wolnego czasu (Witkowska, 2012). Dlatego zaplanowano zróżnicowane formy zieleni, małej architektury, nawierzchni oraz oświetlenia. Zaproponowano nową formę wiaty-przystanku, pergole, kraty z pnączami, roślinność niską w układach i geometrycznych zarówno w bezpośredniej strefie dworca, jak i na peronach (ryc. 1). Na nich wprowadzono również miejsce na wystawy czasowe i spotkania artystów. Odniesiono się też do cech historycznych mających związek z zachowaniem tożsamości miejsca poprzez zaplanowanie strefy wejściowej przed głównym obiektem z „zieloną wyspą” (fot. 4). Wprowadzone formy zieleni mają odwoływać się natomiast do wspomnianej promenady, która łączyła strefę komunikacji z pozostałymi fragmentami miasta.



**Ryc. 1.** Propozycje zmian na peronach: miejsca wystawowo-rekreacyjne z małą architekturą i roślinnością. **Źródło:** Witkowska, 2012.

**Fig. 1.** Proposal of modification on the platform: space for exhibition and recreation with small architecture as well as vegetation. **Source:** Witkowska, 2012.

**Fot. 4.** Budynek dworca kolejowego od strony Placu Dworcowego po 1945 r. **Źródło:** Poczta z prywatnej kolekcji Ryszarda Romanowskiego

**Photo 4.** The railway station from Plac Dworcowy view after 1945. **Source:** Postcard from the private collection of Richard Romanowski.



## PODSUMOWANIE

Problemy związane z funkcjonowaniem dworców i infrastruktury kolejowej w Europie, w tym Polsce mają skomplikowane podłoże polityczne, ekonomiczno-społeczne, a docelowo przestrzenne. Niestety, wieloletnie zaniedbania remontów lub podejmowanie prac remontowych tylko na minimalnym poziomie sprawiają, że infrastruktura dworcowa ulega systematycznej dewastacji i degradacji. W odniesieniu do warunków polskich sytuację tę pogarsza fakt, że tylko niecała połowa dworców kolejowych jest czynna.

Przedstawione w pracy problemy kolei pokazują niezwykle złożoność instytucji transportowych, przewoźników, a także to, jak wiele płaszczyzn obejmują zagadnienia dotyczące prawidłowego funkcjonowania kolei w Europie i Polsce oraz uświadamiają, że istnieje wyraźna potrzeba podjęcia działań, które usprawniłyby ich rozwój. Dlatego szczególnie ważne jest wypracowanie odpowiednich scenariuszy rozwoju opartych na procesie rewitalizacji. Dotyczy to zarówno samych obiektów, jak i ich otoczenia, które mogą przyjąć formę wielofunkcyjnych centrów.

Propozycja zmian w zagospodarowaniu terenu przy dworcu kolejowym w Bartoszycach zakłada wzorem innych, prezentowanych w opracowaniu dworców krajowych i zagranicznych, przeprowadzenie rewitalizacji tego miejsca. Przyjęto, że zainteresowanie tym tematem, skłoni, odpowiednie instytucje na szczeblu krajowym, wojewódzkim i lokalnym, a także osoby odpowiedzialne za infrastrukturę komunikacyjną, czy samych mieszkańców do zauważenia i lepszego zrozumienia problematyki związanej z rewitalizacją miejsc zaniedbanych, w tym dworców kolejowych.

## LITERATURA

- Baliński J.A., 2006: Problemy rewitalizacji dziedzictwa przemysłowego [w:] Problemy rewitalizacji w gospodarce przestrzennej XX w. (red.): W. Czarnecki, Białystok: 195.
- Banister D., 2002: Sustainable development – or faster, further and more? [w:] Re-marking the landscape. The changing face of Britain (ed.): J. Jenkins, Profile Books Ltd, Londyn: 85-105.
- Bélangier P., 2010: Redefining infrastructure [w:] Ecological urbanism.
- Biała księga, 2009: Mapa problemów polskiego kolejnictwa (red.): T. Syryjczyk, Warszawa-Kraków: 70, <http://www.rynek-kolejowy.pl/BialaKsiega.pdf> (dostęp 5.12.2011).
- Hein M., 2001: Historia miasta Bartoszyce 1332-1932. Wydawnictwo Press Foto, Olsztyn: 200-201, 230.
- Hausner J., Górniak J., Mazur S., Kołdras S., Paszkowska R., 1999: Komunikacja i partycypacja społeczna. Poradnik, Wyd. Małopolskiej Szkoły Administracji Publicznej, Kraków (wersja elektroniczna): 39.
- Ledwoń S., 2006: Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi [w:] Dworzec kolejowy w strukturze miasta (red.): D. Załuski, Wyd. Urbanista, Warszawa: 110.

- Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. Załącznik do Uchwały Nr Rady Ministrów z 2008 r., <http://www.infrastruktura.elamed.pl/pliki/master-plan-dla-transportu%20kolejowego.pdf> (dostęp 5.12.2011).
- Małecka D., 2006: Dworce kolejowe – teraźniejszość i przyszłość [w:] Dworzec kolejowy w strukturze miasta (red.): D. Załuski, Wyd. Urbanista, Warszawa: 136.
- Raport w sprawie rewitalizacji dworców kolejowych (red.) P. Faryna, 2011. Warszawa: 12 <http://www.rynek-kolejowy.pl/images/upload/Dworce%20raport%20RBF.pdf> (5.12.2011).
- Wielgus K., Myczkowski Z., 2007: Krajobrazy zaniechane [w:] Sztuka ochrony i kształtowania środowiska. Twórczość – nauka – dydaktyka. Czasopismo techniczne, (10): 179-181.
- Witkowska M., 2012: Koncepcja zagospodarowania terenu przy dworcu kolejowym w Bartoszycach, Praca inżynierska wykonana w Katedrze Architektury Krajobrazu i Agroturystyki (Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie) pod kierunkiem dr inż. Agnieszki Jaszczak, Olsztyn.
- Załuski D., 2010: Dworce kolejowe – śródmiejskie przestrzenie podróży”. WAPG, Gdańsk: 19-40.
- Załuski D., 2006: Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Wyd. Urbanista, Warszawa: 7.