

Dworce we współczesnym transporcie kolejowym

Janusz POLIŃSKI¹

Streszczenie

W artykule opisano rolę i znaczenie dworców w transporcie kolejowym. Podano zmieniającą się wraz z upływem lat liczbę czynnych obiektów i opisano ich nową klasyfikację. Scharakteryzowano przestrzeń publiczną, jej dostępność oraz przedstawiono reguły projektowania uniwersalnego, gwarantujące dostępność elementów infrastruktury dla wszystkich kategorii podróżnych. Zwrócono uwagę na rolę modernizacji dworców poprawiającej ich dostępność, jak również na działania dotyczące obiektów małej i średniej wielkości, sprowadzające do powstawania tzw. dworców systemowych. Dzięki innowacyjnym rozwiązaniom technologicznym, dworce tego typu są obiektami łatwymi w budowie, przyjazne podróżnym i charakteryzują się niskimi kosztami utrzymania.

Słowa kluczowe: transport kolejowy, dworzec kolejowy, dostępność transportu kolejowego, bezpieczeństwo

1. Wprowadzenie

W początkowej fazie rozwoju kolei w Polsce, budynek dla podróżnych był określany mianem *dwór*, *dwór kolejowy*, *zajazd*, *gościniec* lub *przystań*, co wówczas podkreślało wysoką rangę obiektu. W 1847 roku, specjalnym dekretem władz kolejowych wspomniany budynek wraz z otaczającą go infrastrukturą zaczęto nazywać *dworcem*, a w małych miejscowościach *stacją* [3]. Początkowo dworce kolejowe² pełniły typowe funkcje związane z transportem. Tylko tu można było kupić bilet, poczekać na pociąg, pozostawić bagaż, załatwić sprawy związane z podróżą.

Wraz z rozwojem kolei zwiększało się znaczenie dworców. Obiekty te stawały się „bramami do miast”, a ich architektura wyróżniała je w najbliższym otoczeniu. Szybki rozwój kolei był ważnym procesem w dziejach ludzkości, który decydująco wpłynął na rozwój mobilności. Okres największej świetności kolejowego transportu pasażerskiego przypadł 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 II wojnie światowej lub budowane od podstaw w latach siedemdziesiątych i osiemdziesiątych [7]. Należy wspomnieć, że budynki dworców powstałych przed wojną, w wielu przypadkach są (...) *perłkami architektury o przemysłanej bryle i ciekawym detalu architektonicznym*... [4].

Bardzo szybki rozwój transportu samochodowego wraz z rozwojem dróg powodował systematyczne ograniczanie transportu kolejowego. Zmiany te nie ominęły Polski, gdzie zostały pogłębione zmianami społeczno-gospodarczymi i politycznymi oraz niedofinansowaniem infrastruktury kolejowej i taboru przewozowego, co skutkowało spadkiem jakości przewozów. Zmiany na rynku pracy i obniżanie się dochodów w początkowej fazie przemian gospodarczych, spowodowały w latach 1990–2006 spadek o 2/3 liczby podróżnych korzystających z kolei [7]. W raporcie dotyczącym rewitalizacji dworców [12] wskazano, 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*.

Upadek pierwotnego znaczenia kolei można określić m.in. danymi dotyczącymi dworców kolejowych w tym okresie. W 2005 roku w zasobach PKP S.A. było 3005 obiektów dworcowych, z czego tylko 1506 wykorzystywano do obsługi podróżnych. W 2007 roku zasoby dworców zmniejszyły się do 2826 obiektów, z czego wykorzystywano 1240 dworców; nieczynnych było 1586 dworców, z czego aż 639 znajdowało się na liniach wyłączonych z użytkowania. Ich wartość szacowano wówczas na 700 mln zł, przy kosztach rocznego bieżącego utrzymania na poziomie 600 mln zł. Na początku 2008 roku było czynnych 1134 dworców,

¹ Dr inż.; Instytut Kolejnictwa, Zakład Dróg Kolejowych i Przewozów; e-mail: jpolinski@ikolej.pl.

² Obecnie: „dworzec kolejowy” – *budynek usytuowany na obszarze kolejowym, w którym znajdują się pomieszczenia do obsługi przewozu osób oraz mogą znajdować się pomieszczenia dla usług towarzyszących tej obsłudze lub pomieszczenia, w których są wykonywane czynności związane z prowadzeniem ruchu pociągów* – według Ustawy o transporcie kolejowym (Dz.U. 2003, Nr 86, poz. 789 – tekst ujednolicony z 2015.09.01).

natomiast wyłączono z eksploatacji 762 budynki dworcowe pomimo faktu, że zatrzymywały się przy nich pociągi. W 2011 roku było czynnych 916 dworców. Ich utrzymanie kosztowało około 200 mln zł na rok, przy generowanych stratach rządu 13 mln zł na rok. Warto zaznaczyć, że przewoźnicy byli zainteresowani jedynie 297 dworcami kolejowymi. W 2013 roku PKP S.A. miało w swoich zasobach 2570 budynków dworcowych, w tym eksploatowano 640 obiektów. Wśród nich 220 dworców obsługiwało przewozy finansowane przez ministra (pociągi międzywojewódzkie i międzynarodowe); 420 pociągi regionalne finansowały samorządy wojewódzkie [14].

Według danych PKP S.A. z 31 stycznia 2015 roku, na sieci kolejowej w Polsce funkcjonowało 591 dworców kolejowych. Dotychczas zmodernizowano 113 obiektów, z czego 57 dworców zmodernizowano w latach 2010–2013, w 2014 roku zmodernizowano 20 dworców, natomiast w latach 2015–2016 będą zmodernizowane 24 dworce kolejowe [12].

2. Przestrzeń publiczna współczesnego transportu i jej dostępność

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [18] w artykule 2 pkt 6 podaje, że (...) *pod pojęciem obszaru przestrzeni publicznej należy rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne, określone w studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy*”. Poradnik [11] o przestrzeniach publicznych stwierdza, że przestrzeń publiczna jest to:

- przestrzeń powszechnie dostępna,
- istotny element struktury miasta,
- przestrzeń sprzyjająca kontaktom społecznym i społecznej różnorodności,
- przestrzeń tworząca warunki do realizacji potrzeb i aspiracji
- dobro wspólne.

Według A. Pięta [9], kształtowanie przestrzeni publicznej jest dyktowane potrzebami przyszłych użytkowników. Obecnie można mówić o **przestrzeniach otwartych**, powszechnie dostępnych, jakimi są place (w tym place przeddworcowe) i **przestrzeniach dośrodkowych**, które znajdują się wewnątrz budynków lub obszarach ogrodzonych, do których zalicza się m.in. lotniska lub dworce kolejowe.

Dworce kolejowe są zatem ważnym elementem przestrzeni publicznej, która powinna być dostępna dla wszystkich kategorii użytkowników. Możliwość użytkowania przez

różnych użytkowników jest związana z zaleceniami i dobrymi praktykami wynikającymi z projektowania uniwersalnego / projektowania dla wszystkich³: (...) *Możliwość użytkowania przez wszystkich ludzi powinna być traktowana jako punkt wyjścia przy projektowaniu. Produkty i otoczenie powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby mogły być one użytkowane przez osoby w każdym wieku, z różnymi możliwościami, umiejętnościami i stopniem sprawności przy uwzględnionych czynnikach związanych ze zdolnością poruszania się, widzenia, słyszenia, pojmowania, a także wrażliwości na środowisko (np. astma lub alergie). Koncepcja uniwersalnego projektowania jest to strategiczne podejście do planowania i projektowania zarówno produktów, jak i odpowiedniego otoczenia, mających na celu promowanie społeczeństwa włączającego wszystkich obywateli oraz zapewniającego im pełną równość oraz możliwość uczestnictwa. Uniwersalne projektowanie to projektowanie produktów oraz otoczenia tak, aby były one dostępne dla wszystkich ludzi, w największym możliwym stopniu, bez potrzeby adaptacji (...) [2, 10].* Warto przy tym przytoczyć siedem zasad projektowania uniwersalnego [2], które należy uwzględniać przy modernizacji dworców kolejowych:

Zasada 1. Równość w korzystaniu (zapewnienie użyteczności i dostępności dla osób o różnych preferencjach i możliwościach). Zgodnie z tą zasadą, w możliwie najszerszym zakresie należy zapewnić takie rozwiązania techniczne i architektoniczne, które wszystkim użytkownikom zapewnią takie same zasady korzystania, bez konieczności stosowania zastępczych rozwiązań dla określonej grupy podróżnych. Jednocześnie niedopuszczalne jest ograniczanie prawa do prywatności i bezpieczeństwa, które powinno być zapewnione wszystkim w równym stopniu. Wzornictwo powinno być dostosowane do potrzeb ludzi z różnymi ograniczeniami (np. zastosowana kolorystyka nie może ograniczać możliwości poruszania się osobom słabowidzącym).

Zasada 2. Elastyczność (uwzględnienie szerokiego zakresu indywidualnych preferencji i możliwości). Projekt rozwiązań powinien zapewniać wybór w zakresie sposobów użytkowania, możliwości obsługi przez osoby lewo- i praworęczne, ułatwiać użytkownikom zachowanie dokładności i precyzji w czasie korzystania z danego urządzenia, a szybkość działania urządzeń powinna być dostosowana do możliwości użytkowników.

Zasada 3. Proste i intuicyjne korzystanie (właściwe wykorzystanie jest łatwe do zrozumienia i nie wymaga doświadczenia użytkownika, odpowiedniego stanu jego wiedzy, posiadanych umiejętności, znajomości językowych lub odpowiedniej koncentracji). Projektując rozwiązania dla dworca kolejowego należy unikać zbędnego komplikowania, zapewnić spójność z oczekiwaniami użytkownika i jego intuicją, dostosować otoczenie do umiejętności językowych użytkowników (mogą być bardzo różne), a także

³ Biuletyn Rzecznika Praw Obywatelskich, 2011, 5.

zestarać się szeregować informacje w zależności od stopnia ich ważności oraz brać pod uwagę opinię użytkowników przed i po wdrożeniu zastosowanych rozwiązań.

Zasada 4. Łatwo dostrzegalne informacje (zapewnienie skutecznego przekazu informacji niezbędnych użytkownikowi, niezależnie od warunków otoczenia lub możliwości sensorycznych użytkownika). Należy używać różnych form przekazu (obraz, słowa, dotyk) ograniczając nadmiar niepotrzebnych informacji. Zastosowane rozwiązania powinny zapewnić odpowiedni kontrast pomiędzy podstawowymi informacjami, które chcemy przekazać, a otoczeniem. Informacje powinny być czytelne i proste, oraz zgodne pomiędzy stosowanymi technologiami, tak aby umożliwić korzystanie osobom z różnymi ograniczeniami poznawczymi (np. jednocześnie osobom niewidomy i głuchym).

Zasada 5. Minimalizacja błędnego użycia (ograniczenie zagrożeń i negatywnych skutków przypadkowego lub niezamierzonego użycia). Rozwiązania powinny być tak zaprojektowane, aby do minimum ograniczyć błędne użytkowanie, eliminować elementy niebezpieczne oraz mieć możliwość identyfikacji niebezpieczeństw będących następstwem niewłaściwego zastosowania.

Zasada 6. Ograniczenie wysiłku fizycznego (maksymalizacja wygody i skuteczności wykorzystania przy niewielkim wysiłku). Wykorzystanie rozwiązania, np. ułatwiającego przemieszczanie, powinno wiązać się z niewielkim wysiłkiem fizycznym, minimalizacją powtarzalnych czynności oraz umożliwić użytkownikowi zachowanie neutralnej pozycji ciała.

Zasada 7. Wielkość i kształt ułatwiające korzystanie (uwzględnienie różnorodności wymiarów, postawy i mobilności użytkowników). Rozwiązania powinny zapewnić odpowiednią widoczność ważnych elementów projektu i dostęp do nich w pozycji stojącej lub siedzącej. Umożliwienie korzystania przez wszystkich podróżnych wymaga zapewnienia odpowiedniej przestrzeni do zastosowania urządzeń wspomagających użytkownika.

3. Kierunki modernizacji dworców kolejowych

Dworce wraz z ich otoczeniem od kilku lat są przedmiotem wielu pozytywnych zmian, a nawet przekształceń, co wynika z wprowadzania nowych funkcji tych obiektów nie zawsze związanych z transportem. Zdaniem niektórych architektów [4], polskie dworce poddane procesowi rewitalizacji wyraźnie czerpią ze wzorów zachodnioeuropejskich. Jednak należy podkreślić, że (...) *niezwykle ważne jest, aby to odwzorowanie odbywało się w sferze ideowej i funkcjonalnej, a nie polegało jedynie na przenoszeniu globalnych, zuniformizowanych rozwiązań architektonicznych* (...) [6].

Warto podkreślić, że dzisiejszy klient transportu kolejowego chciałby korzystać z dworców kolejowych charak-

teryzujących się odpowiednim poziomem jakości obsługi. Jednak nie wszędzie jest to możliwe. Dostrzegając te potrzeby, kolej sukcesywnie dąży do zapewnienia przyjaznych i zunifikowanych usług w różnych miejscach sieci kolejowej. Służą temu wymagania interoperacyjności, a także rodzące się standardy dworców systemowych, dotyczących średnich i małych obiektów oraz wymagania dla Centrów Obsługi Klientów dotyczące m.in. wyposażania toalet. Podobne wymagania dotyczą małej architektury peronowej, informacji wizualnej i parametryzacji tras wolnych od przeszkód. Według D. Załuskiego [14] (...) *Zindywidualizowana przestrzeń architektoniczna winna pojawić się w miejscach, w których ludzie mają przebywać dla przyjemności, relaksu lub czekając na następną podróż, tj. w części komercyjnej i strefach uspokojonego ruchu, m.in. w poczekalniach. Indywidualizacji powinna również podlegać bryła dworca i plac przed nim* (...).

Problematyka dotycząca dworców kolejowych i ich wykorzystywania do funkcji towarzyszących (np. działalności handlowej), jest rozważana przez wiele zarządów kolejowych [15]. Zakłada się, że obsługa ruchu pasażerskiego wymaga zaangażowania powierzchni od 300 do 500 m². Stąd jej nadwyżka powinna być wykorzystana na działalność pozatransportową. Należy przy tym pamiętać, że planując taką działalność trzeba zachować odpowiednie proporcje pomiędzy funkcjami transportowymi i komercyjnymi.

Istotną rolę w łączeniu dworca z otoczeniem odgrywa plac przeddworcowy. Wymagania dla takich obiektów trafnie określił cytowany już Załuski [14]: (...) *Dobrze zaprojektowany dworzec jako zintegrowany węzeł przesiadkowy winien posiadać w maksymalnym stopniu skrócone przejścia pomiędzy różnymi przystankami transportu. Do minimum należy ograniczać konieczność zmiany poziomów. Najlepszym rozwiązaniem jest przyjęcie jednego poziomu głównego, rozprowadzającego ruch na poszczególne przystanki zlokalizowane poniżej, powyżej lub z boku. Wszystkie przystanki winny znaleźć się pod jednym dachem* (...).

Podczas planowania zakresu modernizacji placów przeddworcowych, coraz częściej dba się o nadanie im funkcji reprezentacyjnych. Jest to związane m.in. z wieloma działaniami komunikacyjnymi, polegającymi na:

- likwidacji kołowego ruchu tranzytowego przed budynkiem dworca,
- przeniesieniu w miarę możliwości, niektórych funkcji transportowych pod ziemię,
- segregacji przystanków komunikacji zbiorowej,
- zwiększeniu przestrzeni z ruchem pieszym.

Dworzec kolejowy i tereny przyległe są w gestii wielu podmiotów, których działalność w zakresie tworzenia spójnego organizmu transportowego nie zawsze jest możliwa. Tymi podmiotami są: PKP S.A., PKP PLK, przewoźnicy kolejowi, PKP Energetyka, PKP Informatyka, Telekomunikacja Kolejowa, służby miejskie oraz inne podmioty mające swoje siedziby lub prowadzące działalność w obrębie stacji [12].

4. Funkcje i użytkownicy współczesnych dworców kolejowych

Współczesne dworce kolejowe mogą pełnić różne funkcje w zależności od miejsca, w którym się znajdują. Z zasady zaspokajają głównie potrzeby podróżnych oraz osób znajdujących się w ich otoczeniu, jednak najważniejsza jest ich funkcja komunikacyjna.

W zależności od wielkości dworca kolejowego koncentrują się na nim różne kategorie ruchu kolejowego. Często w sąsiedztwie dużych obiektów kolejowych znajdują się dworce autobusowe lub centra komunikacji miejscowej. Dzięki temu, takie miejsca mają funkcje przesiadkowe dla najbliższego obszaru (miasto, powiat, gmina). Warto zauważyć, że integracja różnych gałęzi i rodzajów transportu generuje potoki podróżnych dla kolei.

Dworzec kolejowy nie powinien stanowić jedynie miejsca zmiany środka transportu nawet przez najlepsze skomunikowanie. Dla znaczenia obiektu w określonym rejonie ważne są wzajemne relacje między dworcem i jego otoczeniem. Według T. Smolińskiego [13] (...) *przekształcenie dworca w wielofunkcyjne centrum uruchamia jego drugą, inną rolę – celu ruchu dla okolicznych mieszkańców (...)*. Z tego względu na większych dworcach są coraz częściej lokalizowane różne placówki usługowe i handlowe, stanowiące część komercyjną obiektu. Jeżeli do tego zostaną dodane, np. funkcje kulturalne lub rozrywkowe, wówczas dworzec może stać się celem samym w sobie.

W 2015 roku dworce kolejowe w Polsce zostały podzielone przez PKP S.A. na kategorie [5] pod względem funkcji pełnionych w kolejowym transporcie pasażerskim. W obowiązującym podziale wyróżnia się sześć kategorii dworców:

1. Premium;
2. Wojewódzki;
3. Aglomeracyjny;
4. Regionalny;
5. Lokalny;
6. Turystyczny.

Należy przy tym zaznaczyć, że do najważniejszych kryteriów kategoryzacji dworców kolejowych zaliczono:

- typ ruchu kolejowego związanego z przewozami pasażerskimi,
- liczbę zatrzymań pociągów,
- liczbę przewoźników korzystających z dworca,
- lokalizację dworca.

Wymienione kryteria umożliwiły określenie standardów dla określonej kategorii dworca. Poszczególne kategorie dworców kolejowych charakteryzują się następującymi cechami [5]:

• Dworce Premium (P)

Do tej kategorii zaliczono 16 dworców. Dworce Premium są położone w dużych miastach, obsługują przewozy krajowe i międzynarodowe realizowane przez różnych

przewoźników. Na dworcach może być również obsługiwany ruch lokalny. Dworzec jest ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie krajowym, gdzie jest możliwa integracja z innymi gałęziami transportu. Spełnia także ważną funkcję przesiadkową. Na dworcu są również rozwinięte funkcje handlowe (komercjalizacja części przestrzeni dworca). Jednocześnie budynek dworca ma istotne walory architektoniczne, a dzięki uporządkowanej i zagospodarowanej przestrzeni wokół obiektu, jest zapewniona pełna integracja z przestrzenią miejską, np. przez plac przeddworcowy z przystankami komunikacji miejskiej. Dworzec jest dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych.

Z tej kategorii dworca korzysta różnorodna grupa podróżnych, w tym osób niepełnosprawnych. Z tego względu istnieje zapotrzebowanie na szeroki wachlarz usług kolejowych i komercyjnych. Dworzec powinien być postrzegany jako wizytówka miasta, a nawet kraju. Od obiektu wymaga się spełnienia funkcji społecznych (np. jako miejsce spotkań, a nawet wydarzeń kulturalnych). Z uwagi na duże potoki podróżnych, a także innych osób przebywających na dworcu, należy spełnić duże wymagania w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa. W stosunku do takich obiektów istnieją również duże wymagania dotyczące jakości infrastruktury i jej utrzymania, a także oczekiwania w zakresie prac modernizacyjnych, mających na celu stałe unowocześnianie zastosowanej techniki i rozwiązań architektonicznych infrastruktury.

• Dworce Wojewódzkie (W)

Do tej grupy zaliczono 15 dworców. Podobnie jak dworce klasy Premium, dworce wojewódzkie są położone w dużych miastach, obsługują przewozy krajowe i międzynarodowe realizowane przez różnych przewoźników. Na tych dworcach może być również obsługiwany ruch lokalny. Dworzec tej kategorii jest ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie międzywojewódzkim, pełniącym funkcje przesiadkowe. Dworzec jest zintegrowany z otoczeniem miejskim, pełni różne funkcje komercyjne oczekiwane przez podróżnych i jest dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych.

Obiekt jest postrzegany jako wizytówka miasta. Podobnie jak w przypadku dworców klasy Premium, istnieją duże wymagania dotyczące jakości infrastruktury i jej utrzymania, zapewnienia bezpieczeństwa, a także oczekiwań dotyczących modernizacji, mającej na celu stałe unowocześnianie dostępnej techniki i infrastruktury.

• Dworce Aglomeracyjne (A)

W skład tej grupy wchodzi 105 dworców kolejowych. Dworzec tej kategorii może być oddalony nie więcej niż 50 km od centrum dużego miasta, zamieszkanego przez więcej niż 100 000 osób. Dworzec jest ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie aglomeracji. Umożliwia integrację z wojewódzkim transportem kolejowym, a także innymi gałęziami transportu. Głównymi podróżnymi są osoby codziennie korzystające z kolei – dojeżdżające do pracy i szkół. Dworzec nie pełni funkcji komercyjnych, a budynek dworca jest często pozbawiony istotnych funkcji pasażerskich.

skich. Często nie ma budynku dworcowego⁴, jednak w każdym przypadku powinien integrować kolej z otoczeniem, np. przez dostępne dla osób niepełnosprawnych przejścia od pociągu do okolicznych przystanków komunikacji lokalnej. Dworzec powinien być korzystnie zlokalizowany względem dużych osiedli mieszkaniowych, szkół, zakładów pracy i obiektów sportowo-rekreacyjnych.

Z dworca aglomeracyjnego korzysta stała grupa osób, podróżująca regularnie na tej samej trasie. Ta grupa podróżnych przeważnie korzysta z biletów miesięcznych, ich pobyt na dworcu jest krótkotrwały i praktycznie ogranicza się do oczekiwania na peronie na przyjazd pociągu.

• Dworce Regionalne (R)

Do tej grupy zaliczono 95 dworców kolejowych, zlokalizowanych w małych miastach, obsługiwanych przez przewoźników regionalnych. Na tym dworcu dominuje ruch regionalny i lokalny, chociaż mogą istnieć przypadki obsługi ruchu międzywojewódzkiego. Obiekt jest ważnym węzłem komunikacyjnym na poziomie gminy, powiatu, a czasami także województwa. Dworzec jest pozbawiony usług kolejowych i komercyjnych. W wielu przypadkach występuje brak budynku dworcowego⁵. Z dworca korzystają lokalni mieszkańcy, podróżujący codziennie z reguły tymi samymi pociągami. Oferowane usługi są dostosowane do lokalnych warunków transportowych. Z uwagi na pustą przestrzeń, podróżni mają niskie poczucie bezpieczeństwa. Dworzec powinien być dostępny dla osób niepełnosprawnych.

• Dworce Lokalne (L)

Grupę tworzy 336 obiektów bez budynków dworcowych. Dworce tego typu odznaczają się niewielkim potencjałem rozwoju ruchu kolejowego, gdyż w pobliżu dworca nie ma dużych zakładów pracy, szkół lub ośrodków kulturalno-rekreacyjnych. Korzystają z nich osoby systematycznie dojeżdżające do pracy i do szkół. Dworce lokalne zapewniają jedynie minimalny standard usług zlokalizowanych przede wszystkim na peronach, gdzie przebywają podróżni oczekujący na pociąg. Jednakże te dworce również powinny być dostępne dla osób niepełnosprawnych.

• Dworce Turystyczne (T)

Do tej grupy zaliczono 15 dworców kolejowych zlokalizowanych w małych miastach lub poza nimi. Dworce mogą obsługiwać ruch międzynarodowy, międzywojewódzki, regionalny i lokalny. W sezonie turystycznym dworzec tej kategorii jest ważnym węzłem komunikacyjnym, który powinien być zintegrowany z innymi gałęziami transportu. Budynek dworca powinien charakteryzować się funkcjonalnością i niskimi kosztami utrzymania. Z dworca w dużej mierze korzystają pasażerowie turyści. Budynek powinien być wizytówką miasta, powinien być dostosowany do obsługi osób niepełnosprawnych (duży udział podróżnych w podeszłym wieku, inwalidów i osób z małymi dziećmi). W obiekcie dworcowym powinna być dobra informacja

komunikacyjna i turystyczna, zintegrowana z miastem i regionem.

Nowoczesne dworce kolejowe powinny pełnić różne funkcje istotne dla podróżnych. Należą do nich:

- możliwość skorzystania z informacji dotyczących, np. rozkładu jazdy pociągów, dostępnych ulg przejazdowych, możliwościach przesiadek i skomunikowań, a także bezpieczeństwa i warunków przebywania na dworcu,
- dostępność podstawowych usług takich, jak: możliwość zakupu biletu, skorzystania z punktu gastronomicznego lub toalety, a także zakupu prasy.

Najważniejsza jest **funkcja komunikacyjna** dworca. Jest ona realizowana przez lokalizację różnych obiektów infrastrukturalnych przy czynnej stacji pasażerskiej oraz przystanków innych gałęzi transportu. Istotną rolę związaną z eksploatacją dworca spełniają kluczowe przestrzenie, takie jak:

- plac przeddworcowy (parkingi, przystanki innych gałęzi transportu, np. infrastruktura ułatwiająca dostęp do dworca – **funkcja integrująca dworzec z otoczeniem**),
- hala główna (podstawowe miejsce, w którym można skorzystać z dostępnych usług kolejowych – **funkcja obsługi podróżnych**),
- ciągi komunikacyjne (zapewniające możliwość dotarcia na perony i integrujące dworzec z otoczeniem zewnętrznym – **funkcja komunikacji wewnętrznej**),
- perony, umożliwiające wejście do pociągów lub ich opuszczenie – **funkcja dostępności taboru przewozowego**.

Oprócz wymienionych funkcji dworców kolejowych, w niektórych przypadkach istotna jest **funkcja turystyczna**. Dotyczy to, np. obiektów wpisanych do rejestru zabytków, jak np. zabytkowa bryła dworca w Radziwiłowie (rys. 1), położonych na szlaku zabytków techniki [8] lub miejscem, w którym zatrzymują się pociągi retro. Dzięki temu dworzec może być atrakcją turystyczną.



Rys. 1. Wyremontowany dworzec w Radziwiłowie [17]

⁴ Brak spójności z definicją dworca zamieszczoną w Ustawie o transporcie kolejowym.

⁵ Brak spójności z definicją dworca zamieszczoną w Ustawie o transporcie kolejowym.

Infrastruktura funkcjonujących dworców kolejowych powinna być dostępna dla wszystkich kategorii osób niepełnosprawnych. Na dworcach kolejowych każdej kategorii należy zapewnić [5]:

- możliwość zakupu biletu,
- dostęp do informacji statycznej, dotyczącej rozkładu jazdy pociągów,
- informację głosową,
- dostęp do schematu stacji,
- dostosowanie do potrzeb podróżnych o ograniczonej mobilności,
- dostęp do toalety uniwersalnej,
- ogrzewanie,
- oświetlenie,
- bezpieczeństwo podróżnych,
- pomieszczenia dla rodziców z dziećmi,
- dostępność przestrzeni dla oczekujących na przyjazd pociągu,
- miejsca postojowe dla samochodów i stojaki na rowery.

Istnieją jednak różne rodzaje usług, których dostępność jest uzależniona od kategorii dworców kolejowych. Dostępność określonych usług kolejowych w poszczególnych kategoriach dworców zestawiono w tablicy 1.

Z tablicy wynika, że najwięcej dostępnych usług zapewniają podróżnym dworce kategorii Premium. Najmniej usług oferuje się podróżnym na dworcach kategorii regionalnej i lokalnej, jednak bez względu na kategorię dworca, każdy obiekt tego typu powinien być dostępny dla osób niepełnosprawnych. W wielu przypadkach dworce kategorii R, L i T nie są w pełni przygotowane do obsługi osób niepełnosprawnych, a poprawa dostępności jednak powinna być jednym z elementów przewidywanych prac modernizacyjnych lub remontowych.

5. Plany dotyczące średnich i małych dworców kolejowych

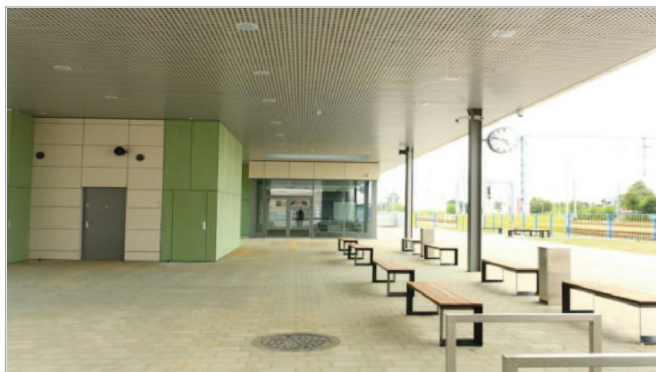
Według Smolińskiego [13] (...) *spojrzenie na dworzec i linię kolejową jako ważny element struktury lokalnej, a nie wyłącznie środek transportu, wskazuje wiele niedostrzegalnych lub bagatelizowanych konsekwencji decyzji odnośnie do jej losu. Polityka przestrzenna honorująca istniejącą infrastrukturę i zakładająca jej reaktywację, paradoksalnie, w ogólnym i długofalowym rozrachunku, może okazać się rozwiązaniem prostszym, tańszym i mniej konfliktowym. Kształtowanie wzajemnych powiązań przestrzennych pomiędzy dworcem a jego otoczeniem, prowadzące do wzajemnej integracji strukturalnej, samoczynnie staje się narzędziem rewitalizacji, czyli szeroko pojętego ożywienia, również pod względem funkcjonalnym (...).*

W odniesieniu do tej grupy dworców jest realizowany projekt PKP S.A. o nazwie **Innowacyjne Dworce Systemowe**. Zakłada on wyburzenie dotychczasowych obiektów

i postawienie w ich miejsce nowych, mniejszych i ekologicznych budowli. Budynek będą dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych i wyposażone w rozwiązania zmniejszające koszty eksploatacji. Każdy obiekt będzie wyposażony w panele słoneczne oraz energooszczędne oświetlenie LED z czujkami obecności. Przewiduje się, że dzięki rozwiązaniom na miarę XXI wieku, dotychczasowe koszty utrzymania spadną o około 40%. Pierwsze dworce w tym systemie zrealizowano w Nasielsku (rys. 2), Ciechanowie, Mławie i Strzelcach Krajeńskich Wschód. Przy tych obiektach są planowane parkingi dla samochodów, co z czasem wpłynie na ograniczenie transportu indywidualnego w przewozach aglomeracyjnych i miejskich.

Tablica 1
Dostępność wybranych usług w zależności od kategorii dworca kolejowego [5]

Rodzaj usługi	P	W	A	R	L	T
Informacja kolejowa	+	+	-	-	-	+
Informatorzy mobilni	+	+	-	-	-	-
Biuro dworca	+	-	-	-	-	-
Informacja o usługach komercyjnych	+	+	-	-	-	-
Dostępny plan miasta	+	+	-	-	-	-
Obiekt pod nadzorem menadżera dworca	+	+	+	+	+	+
Dostępność dla osób niepełnosprawnych	+	+	+	+	+	+
Dostępne WIFI	+	+	+	-	-	+
Udostępnione gniazdko i dostępne ładowarki	+	+	-	-	-	+
Dostępna przestrzeń do zabaw dla dzieci	+	-	-	-	-	-
Wdrożony system jednej kolejki	+	+	-	-	-	-
Dostępne usługi gastronomiczne	+	+	-	-	-	+
Możliwość zakupu prasy	+	+	-	-	-	+
Dostępny bankomat	+	+	+	-	-	+
Dostępny automat do rozmienniania pieniędzy	+	+	+	-	-	+
Możliwość wypożyczenia samochodu	+	-	-	-	-	-
Możliwość zakupu biletów komunikacji miejskiej	+	+	+	-	-	-
Postój TAXI	+	+	-	-	-	-
Bezpośredni dostęp do komunikacji miejskiej	+	+	-	-	-	-



Rys. 2. Pierwszy dworzec systemowy w Nasielsku [16]

PKP S.A. analizuje inne lokalizacje, w których mogłyby powstać dworce systemowe. Pod uwagę brany jest m.in. Pomiechówek, Poznań Garbary i Sędziszów Małopolski.

6. Bezpieczeństwo na dworcach kolejowych

Na większych dworcach kolejowych przebywa znaczna liczba osób w różnych porach dnia i takie miejsca są narażone na zagrożenia, począwszy od ataków terrorystycznych, różnego rodzaju kataklizmów, awarii zawodnej techniki lub wypadków pociągów towarowych transportujących niebezpieczne ładunki. Problem stał się na tyle istotny, że zainteresowały się nim różne gremia międzynarodowe, a także rządy państw. W zapewnieniu bezpieczeństwa istotną rolę odgrywa „System Zarządzania Bezpieczeństwem”⁶ (SMS), którego podstawowym celem jest zagwarantowanie bezpiecznego działania zarządcy infrastruktury lub przewoźnika kolejowego. Na stacji pasażerskiej wyróżnia się wiele obiektów spełniających różne funkcje, które powinny być objęte działaniem SMS. Zalicza się do nich:

- budynki dworcowe z halami obsługi podróżnych i częścią komercyjną,
- perony wraz z małą infrastrukturą,
- przejścia podziemne i kładki dla pieszych,
- place przeddworcowe z postojami taksówek, przystankami komunikacji miejskiej i parkingami dla samochodów i rowerów,
- tory kolejowe.

Na dworcach kolejowych może występować wiele zagrożeń dotyczących podróżnych. Bartosik [1] w swoim opracowaniu wskazuje, że mogą być one związane między innymi z:

- ruchem pociągów,
- przemieszczaniem się podróżnych w obrębie dworca,
- używaniem urządzeń technicznych.

Zagrożenia mogą mieć różne źródła. Warto przybliżyć niektóre z nich:

- **Wybuch** – źródłem może być podłożenie bomby, atak terrorystyczny lub niesprawna instalacja elektryczna. Wynikiem tego zagrożenia może być strata materialna lub utrata zdrowia, a nawet życia. Użytkownicy dworca, powinni zgłosić podejrzaną paczkę odpowiednim służbom zapobiegając wybuchowi lub eliminując jego skutki.
- **Pożar** – może być wynikiem wybuchu lub zaprószenia ognia. Wynikiem może być strata materialna, utrata zdrowia lub życia. Ograniczenie lub wyeliminowanie skutków jest związane z natychmiastowym zgłoszeniem odpowiednim służbom podejrzaną paczkę lub szybkiej reakcji na zauważony ogień. Pośredni wpływ na rozprzestrzenianie się pożaru może mieć niszczenie urządzeń przeciwpożarowych.
- **Porażenie prądem** – może być wynikiem niesprawnej instalacji elektrycznej lub nierespektowania informacji umieszczonych na tablicach ostrzegawczych. Wynikiem zagrożenia może być utrata zdrowia lub życia. Poprawa bezpieczeństwa w tym zakresie sprowadza się do przestrzegania ostrzeżeń zawartych na tablicach i zachowaniu czujności i odpowiedzialności.
- **Upadek na tym samym poziomie** – może wystąpić na śliskiej podłodze, rozlanym płynie, nierównej nawierzchni, a także na znajdującym się na niej śniegu, błocie lub leżącym przedmiocie. Wynikiem zagrożenia może być utrata zdrowia lub życia. Poprawa bezpieczeństwa jest związana z czytaniem i respektowaniem znaków ostrzegawczych. Wszelkie zauważone uszkodzenia nawierzchni powinny być zgłaszane zarządcy obiektu.
- **Upadek na schodach** – może nastąpić na śliskiej nawierzchni stopni schodów lub w wyniku popchnięcia przez innego przechodnia. Wynikiem zagrożenia może być utrata zdrowia, a w wyjątkowych przypadkach nawet życia. Zagrożenie może być ograniczone przez zachowanie szczególnej uwagi podczas korzystania ze schodów, respektowanie znaków i informacji z tablic informacyjnych.
- **Upadek z peronu lub wpadnięcie pod pociąg** – może wystąpić w przypadku przemieszczania się po strefie zagrożenia peronu. Wynikiem zagrożenia może być utrata zdrowia lub życia. Skuteczne zapobieganie tym zagrożeniom jest związane z nieprzekraczaniem linii ostrzegawczych na peronie. Wejście w strefę zagrożenia jest dopuszczalne w przypadku dojścia do drzwi stojącego pociągu.
- **Zderzenie z przechodniem** – może być wynikiem pośpiechu, braku uwagi i najczęściej występuje w godzinach szczytów przewozowych. Efektem może być utrata zdrowia. Zapobieganie temu zagrożeniu jest związane z zachowaniem szczególnej ostrożności.

⁶ System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS – ang. *Safety Management Systems*) – rozumiany jako organizacja oraz środki przyjęte przez zarządcę danego przedsiębiorstwa w celu zapewnienia bezpiecznego zarządzania jego działaniem.

- **Trudności w poruszaniu się osób niepełnosprawnych** – mają miejsce w obiektach z różnymi barierami architektonicznymi lub technicznymi utrudniającymi przemieszczanie się tej grupy podróżnych. Dotyczy to dworców, na których nie podjęto jeszcze prac modernizacyjnych lub obiektów, na których takie czynności są prowadzone, a podróżni są zmuszeni do korzystania z tymczasowych rozwiązań.

Należy zaznaczyć, że wymienione zagrożenia nie wyczerpują pełnej listy. Do zagrożeń bezpieczeństwa publicznego na dworcach kolejowych zaliczają się również kradzieże, handel narkotykami, pożary oraz akty wandalizmu i terroryzmu. Podczas opracowywania SMS dla konkretnego obiektu powinny być uwzględnione wszystkie rodzaje zagrożeń.

7. Podsumowanie

W systematycznie rozwijanej komunikacji szynowej dworzec stanowi najważniejsze ogniwo, będąc jedynym miejscem generującym podróżnych do przewozu koleją. Dzięki odpowiedniej infrastrukturze dworca jest możliwe dotarcie do pociągu w celu odbycia podróży. Podróżni oczekują od kolei stworzenia warunków, dzięki którym będą mogli zrealizować zamierzenia w zakresie transportu. Z tego względu współczesne dworce kolejowe powinny dostosowywać swoją infrastrukturę i techniczne wyposażenie do oczekiwań klientów i na rynku przewozów pasażerskich gwarantować usługi na odpowiednim poziomie.

Dostrzegając potrzeby rynku, kolej podejmuje działania mające na celu sprostanie tym wymaganiom. Służy temu prowadzona modernizacja wielu obiektów, coraz nowocześniejsze wyposażenie techniczne, dostępność dla osób niepełnosprawnych, w tym podróżnych o ograniczonych możliwościach ruchowych, poruszających się na wózkach inwalidzkich, osób niewidomych i głuchoniemych. Bez względu na wielkość dworców, podróżny powinien mieć zagwarantowane odpowiednie warunki pobytu. Szczególna uwaga dotyczy średnich i małych dworców, które dotychczas były najbardziej zaniedbane i nie spełniały swoich funkcji. Tę sytuację zmieniają dworce systemowe, które oprócz zapewnienia odpowiednich warunków dla podróżnych, charakteryzują się mniejszymi kosztami eksploatacyjnymi. Funkcjonuje już kilka takich dworców, a w najbliższych latach zakłada się powstawanie kolejnych obiektów wybudowanych w tym systemie.

Konsekwentna modernizacja dworców i zapewnienie odpowiedniego taboru przewozowego, zmierza do stworzenia sprawnie działającego transportu kolejowego. Działania takie są pozytywnie odbierane przez społeczeństwo, które coraz chętniej korzysta z usług przewozowych kolei.

Bibliografia

1. Bartosik B.: *System zarządzania bezpieczeństwem jako forma zinstytucjonalizowanego bezpieczeństwa na dworcach*

2. Błaszczak M., Przybylski Ł.: *Rzeczy są dla ludzi. Projektowanie uniwersalne*. Wydawnictwo Naukowe Scholar. Warszawa 2010 r.
3. Demel J.: *Początki kolei żelaznej w Krakowie*. Towarzystwo Miłośników Historii i Zabytków Krakowa, Kraków 1954.
4. Jaszczak A., Witkowska M.: *Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej*. Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego nr 18. Komisja Krajobrazu kulturowego PTG, Sosnowiec, 2012, 70–81.
5. *Kategoryzacja dworców w zarządzaniu PKP S.A. w strategii i kategoryzacji dworców kolejowych PKP S.A. 2014–2020*. PKP S.A. Warszawa 2015.
6. Ledwoń S.: *Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi* [w:] *Dworzec kolejowy w strukturze miasta* (red.): Załuski D. Wydawnictwo Urbanista, Warszawa 2006, str.110.
7. *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Załącznik do Uchwały Rady Ministrów z 2008 roku, <http://www.infrastruktura.elamed.pl/pliki/master-plan-dla-transportu%20kolejowego.pdf>, [dostępny: 28.12.20140].
8. Mróz M.: *Baza funkcjonalna dworców kolejowych w konurbacji katowickiej*. Acta Geographica Silesiana, 18. WNoZ Uniwersytet Śląski, Sosnowiec 2015.
9. Pięt A.: *Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu*. Architektura 3/2014.
10. Poliński J.: *Projektowanie uniwersalne – dostosowanie kolei do przewozu osób niepełnosprawnych*. Instytut Kolejnictwa, Warszawa 2012.
11. *Poradnik o przestrzeniach publicznych* – Biuro Rozwoju Gdańska. Dokument dostępny na stronie internetowej: http://www.brg.gda.pl/doc/sopp/poradnik_o_przestrzeniach_publicznych.pdf [dostępny: 02.02.2016].
12. *Raport w sprawie rewitalizacji dworców kolejowych* (red.) Faryna P., RBF, Warszawa 2011.
13. Smoliński T.: *Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach*. Czasopismo techniczne. Architektura. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Zeszyt 3, Rok 107, 1-A/2010.
14. Załuski D.: *Przekształcenia dworców kolejowych i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie*. Politechnika Gdańska, Studio DZ, Gdańsk 2010.
15. Żurkowski A.: *Dworzec kolejowy w nowoczesnym systemie przewozów pasażerskich*. Transport i Komunikacja, 4/2011.
16. <http://warszawa.tvp.pl/21412513/pierwszy-dworzec-systemowy-otwarty> [dostępny: 18.02.2016].
17. <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1293627> [dostępny: 18.02.2016].
18. Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz.U. 2015 nr 0 poz. 199 – Obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej polskiej z dnia 5 lutego 2015 roku w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).