

MODERNIZACJA ZABYTKOWYCH POLSKICH DWORCÓW KOLEJOWYCH Z OKRESU DWUDZIESTOLECIA MIĘDZYWOJENNEGO

JAKUB KRZYCZKOWSKI

STRESZCZENIE

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

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

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

MODERNIZATION OF HISTORIC POLISH RAILWAY STATION BUILDINGS FROM THE INTERWAR PERIOD

ABSTRACT

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

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

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

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

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

¹ Program operacyjny „Infrastruktura i środowisko”.

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

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

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

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

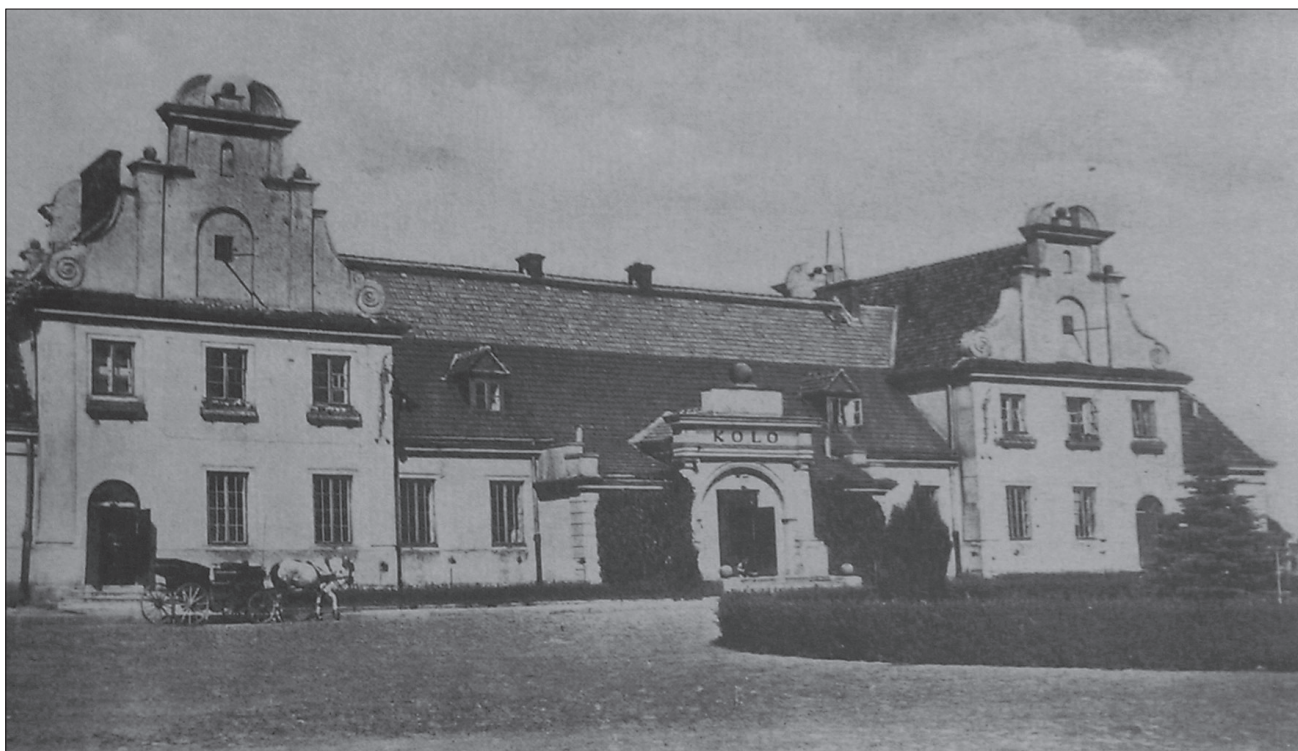
² PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [dostęp: 05.2016].

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

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

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

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



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



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



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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

¹² Karta Tagilska, op. cit.



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

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

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

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

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

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

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

¹⁵ Zmodernizowany w 2012 r.

¹⁶ Prace konserwatorskie i budowlane zakończono na początku 2015 r.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

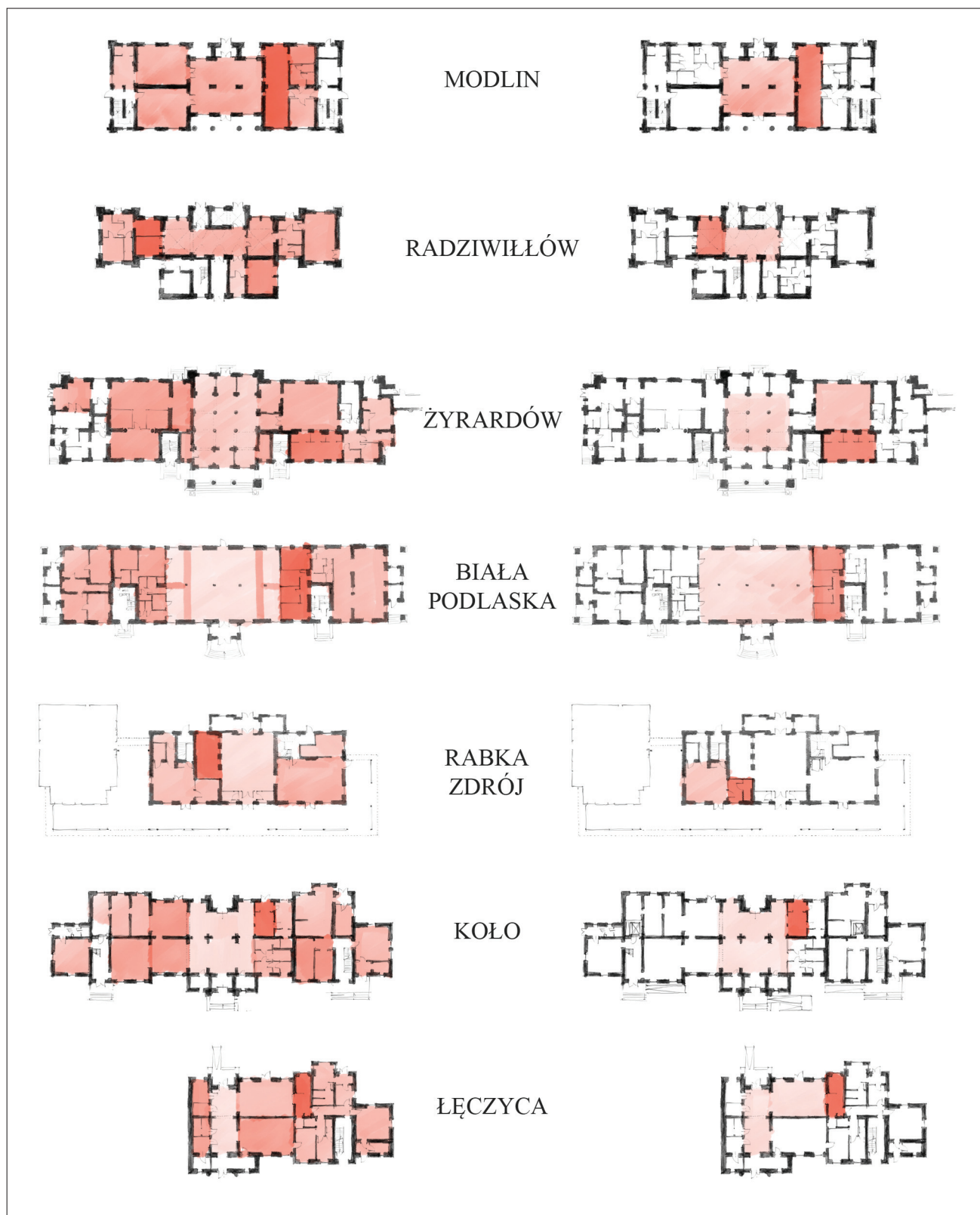
²⁶ Zestawienie zabytków nieruchomości, strona www NID: http://www.nid.pl/pl/Informacje_ogolne/Zabytki_w_Polsce/rejestr-zabytkow/zestawienia-zabytkow-nieruchomych/ [dostęp: 05.2016].

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

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

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

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



7. Zmiany funkcjonalne dworców kolejowych: po lewej stan pierwotny, po prawej stan po modernizacji; kolorem czerwonym oznaczono zakres funkcji kolejowych (poczekalnie, hole, kasy, pomieszczenia techniczne). Rys. autor

7. Changes in functional layout at railway stations: before (left) and after the modernization (right); red indicates the railway-related functional area (waiting rooms, lobbies, ticket offices, service rooms). Drawing by author

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

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

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

Etap przygotowania inwestycji

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Etap przygotowania dokumentacji projektowej

Następnym etapem procesu jest przygotowanie dokumentacji projektowej, która będzie zawierać

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

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

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

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

Tabela 2. Zakres dokumentacji projektowej sporządzonej dla wybranych obiektów

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

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

³⁶ Ibidem.

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

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

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

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

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

Etap wykonawczy

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

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

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

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

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

³⁸ Ibidem.

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

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

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

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

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

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

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

Podsumowanie

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

Bibliografia

- W. Affelt, *Dziedzictwo techniki, jego różnorodność i wartości*, „Kurier Konserwatorski”, nr 5, 2009.
- G. F. Araoz, *Tendencje dziedzictwa dziś i jutro – z perspektywy ewolucji filozofii i teorii konserwacji*, [w:] II Kongres Konserwatorów Polskich, Tezy, red. J. Jasieńko, A. Kadłuczka, Wydaw. SKZ, NID, PK, Kraków 2015.
- Australia ICOMOS, *„The Burra Charter – The Australia ICOMOS Charter for places of cultural significance”*, Burra 1979, art. 12.
- Dziesięciolecie Polskich Kolei Państwowych 1918–1928*, wydano staraniem i nakładem Ministerstwa Komunikacji, Warszawa 1928.
- ICOMOS, *„Międzynarodowa Karta Ochrony Miast Historycznych”*, Waszyngton 1987, art. 3.
- International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *„The World Heritage List: Filling the gaps – an Action Plan for the future”*, Paryż 2004.
- International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *Joint ICOMOS – TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes – „The Dublin Principles”*, Paryż 2011.
- International Council on Monuments and Sites (ICOMOS), *The Nara Document on Authenticity*, 1994, art. 8.
- Karta Tagilska – The International Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), *The Nizhny Tagil Charter for the Industrial Heritage*, 2003.
- Karta Wenecka, *Międzynarodowa Karta Konserwacji i Restauracji Zabytków Architektury i Miejsc Historycznych*, II Międzynarodowy Kongres Architektów i Techników Zabytków, Wenecja, 25–31 maja 1964 r., tł. M. Bogdanowska, [w:] *Vademecum konserwatora zabytków*, Międzynarodowe Normy Ochrony Dziedzictwa Kultury, edycja 2015, wybór tekstów i oprac. nauk. B. Szymgin, Polski Komitet Narodowy ICOMOS, Warszawa 2015, s. 41–44.
- J. Krzyczkowski, *Dworce kolejowe dwudziestolecia międzywojennego*, praca nr 504M/1010/913/14, Wydział Architektury Politechniki Warszawskiej, 2015, mps w zbiorach WA PW.
- PKP SA – Inwestycje – Modernizacja dworców kolejowych: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> [dostęp: 05.2016].
- PKP SA – Nieruchomości – Wynajem – Oferty: <http://pkpsa.pl/nieruchomosci/wynajem/oferty.html> [dostęp: 05.2016].
- Raporty roczne PKP SA dostępne na stronie internetowej grupy: <http://pkpsa.pl/grupa-pkp/raport-finansowy.html> [dostęp: 05.2016].
- J. Tajchman, *W sprawie konieczności ustanowienia standardów wykonywania projektów dotyczących prac planowanych w zabytkach architektury*, „Wiadomości konserwatorskie”, Nr 24, 2008.
- K. Uchowicz, *Architektura dworców kolejowych w dwudziestoleciu międzywojennym*, [w:] *Obiekty kolejowe*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok 2005, s.161-172.
- Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo Zamówień Publicznych, Dz.U. nr 19, 2004, poz. 177.
- Ustawa z dnia 7 lipca 1994 r. – Prawo Budowlane, Dz.U. nr 89, 1994, poz. 414.

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