

NOWE ŻYCIE DWORCÓW KOLEJOWYCH - ZMIANY W PROCESIE INWESTYCYJNYM

Znaczenie dworców kolejowych

Transport kolejowy odegrał bardzo istotną rolę w rozwoju cywilizacji. Pierwotnie nastawiony głównie na przemieszczanie towarów, umożliwił pokonywanie coraz większych odległości w coraz krótszym czasie. Okres największego rozkwitu przypadł na wiek XIX, kiedy to powstała znaczna część obiektów dworcowych znajdujących się obecnie pod ochroną konserwatorską. Pozostałe stacje zostały zbudowane w XX wieku, odbudowane po zakończeniu działań wojennych, lub zbudowane w latach 70-tych i 80-tych. Powolny upadek kolei rozpoczął się już w latach międzywojennych XX wieku, a wraz z szybkim rozwojem transportu samochodowego spowodował systematyczne ograniczanie połączeń kolejowych i pogłębianie degradacji infrastruktury². Na przełomie XX i XXI w. ten środek transportu stanowił w całej Unii Europejskiej jedynie 6,4% ruchu pasażerskiego³. W Polsce przełom wieków był również okresem dynamicznych zmian politycznych oraz społeczno-gospodarczych. Zmiany na rynku pracy, obniżenie dochodów oraz niedostateczne dofinansowanie kolei spowodowały w latach 1990-2006 spadek liczby podróży aż o 2/3⁴.

Ponowny wzrost znaczenia kolejowych przewozów pasażerskich następuje od początku XXI w. i jest on wyższy od dynamiki wzrostu w przewozach drogowych. Skok technologiczny należy zawdzięczać przede wszystkim rozwojowi przewozów pasażerskich w formie Kolei Dużych Prędkości⁵. Pozytywnym przemianom infrastruktury kolejowej, w tym linii i taboru kolejowego, towarzyszy ogólnoeuropejski trend przebudowy dworców, co przeważnie wiąże się z modernizacją obiektów istniejących, a rzadziej realizacją nowych obiektów. Podejmowane działania stwarzają możliwość ożywienia obszarów często zdegradowanych lub z niewykorzystanym potencjałem. Poprzez przywrócenie dworców do życia można pobudzić rozwój ich otoczenia, a czasem nawet całych regionów miejskich. Budynek ten są nierozdzielnie związane funkcjonalnie z trasą pociągów oraz ruchem pasażerów, a z drugiej strony mają silne powiązania z lokalizacją, w której się znajdują. Zgodnie ze Smolińskim należy uznać iż linia kolejowa wraz z dworcem traktowana jedynie jako środek transportu powoduje lekceważenie jej roli w strukturze lokalnej. Honorowanie istniejącej infrastruktury w polityce przestrzennej może okazać się rozwiązaniem korzystniejszym pod względem finansowym oraz społecznym. Wzajemne powiązania przestrzenne między dworcem i jego otoczeniem stanowią podstawę integracji i samoczynnie stają się narzędziem rewitalizacji, czyli szeroko pojętego pobudzenia, również pod względem funkcjonalnym⁶. W tym ujęciu sam dworzec kolejowy nabiera nowych znaczeń. „Stacje pasażerskie są architektoniczną manifestacją systemu kolejowego. Są zarówno bramami do sieci kolejowej oraz miejscami wprowadzenia pasażerów do miasta. Połączenie między tymi dwoma światami – koleją oraz tkanką miejską – daje dworcom wyjątkową wartość architektoniczną. Wiele wspaniałych stacji pasażerskich stanowi niezbędną część

¹ Katedra Urbanistyki i Planowania Regionalnego, Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej.

² *Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku*. Załącznik do Uchwały Rady Ministrów z 2008 roku, s. 20

³ Daniel Załuski, *Dworce kolejowe – śródmiejskie przestrzenie podróży*. WAPG, Gdańsk 2010, s.19.

⁴ *Master plan dla transportu kolejowego... op. cit.*, s.11.

⁵ Daniel Załuski, *op. cit.*, s.6

⁶ Tomasz Smoliński, *Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie – rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach*. Czasopismo techniczne. Architektura. Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Zeszyt 3, Rok 107, 1-A/2010.

życia i kultury miasta. Stanowią formę murowanych klifów z zewnątrz i przestronnych wnętrz od środka będąc równocześnie centrami społecznej i gospodarczej wymiany.”⁷

Stan infrastruktury kolejowej w Polsce

Postępujące zmniejszenie rangi transportu kolejowego wraz z drastycznym spadkiem liczby pasażerów w początku XXI w. spowodowało w Polsce stopniową likwidację połączeń kolejowych i w efekcie doprowadziło do utraty podstawowych funkcji przez całą infrastrukturę towarzyszącą, w tym obiekty obsługi pasażerów i perony. Polskie dworce przynosiły znaczące straty finansowe, więc Polskie Koleje Państwowe S.A. wprowadziły politykę systematycznego zamykania zbędnych obiektów.

„W 2005 r. w zasobach PKP S.A. znajdowało się 3005 obiektów dworcowych, spośród których jedynie 1506 służyło obsłudze podróżnych. W 2007 r. było ich 2826 i funkcjonowało 1240, 1586 było nieczynnych, w tym 639 dworców leżało przy liniach wyłączonych z użytkowania. Na początku 2008 r. dworców czynnych było już tylko 1134, a wyłączonych z eksploatacji 762, chociaż przy dworcach tych nadal zatrzymywały się pociągi. Na początku 2011 r. było 916 dworców czynnych, a na początku 2013 r. PKP S.A. miało w swoim zasobie 2570 dworców, w tym 640 czynnych. Spośród nieczynnych dworców ok. 950 wytypowano do przekazania jednostkom samorządów terytorialnych, głównie gminnych. Natomiast ok. 980 obiektów zakwalifikowano do innych form zagospodarowania (sprzedaż komercyjna, przekazanie do PKP PLK S.A. w ramach linii kolejowej, wyburzenie i odłogowanie).”⁸ Zgodnie z danymi aktualnymi na 30.04.2017 PKP S.A. dysponuje 586 czynnymi dworcami⁹. Często obiekty te zostały pozbawione głównej funkcji, a wprowadzenie nowych wymaga czasu i dokładnych analiz przestrzennych oraz ekonomiczno-społecznych.

Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 r. sporządzony przez Ministerstwo Infrastruktury w 2008 r. wyraźnie wskazuje konieczność modernizacji obiektów dworcowych oraz ich przystosowania do obsługi osób o ograniczonych możliwościach ruchowych¹⁰. Od 2009 r. trwa modernizacja polskiej sieci kolejowej, w ramach której prowadzony jest szeroko zakrojony program inwestycyjny przebudowy istniejących i budowy nowych dworców kolejowych. Do końca 2014 r. przebudowano 63 obiekty, w tym 47 objęte ochroną konserwatorską. W 2015 r. były realizowane lub projektowane 32 inwestycje (13 obiektów zabytkowych)¹¹. Plan Inwestycji Dworcowych uchwalony przez PKP S.A. w 2016 r. zakłada działania inwestycyjne dla kolejnych 464 dworców kolejowych do końca 2023 r. Jest to ogromne przedsięwzięcie, gdyż do każdego z powyższych dworców należy podejść indywidualnie ze względu na wiele czynników warunkujących dalszy proces projektowy i realizacyjny.

Proces inwestycyjny

Proces inwestycyjny w środowisku kolejowym polega głównie na przekształceniu dotychczas istniejących elementów (trasa linii kolejowej, lokalizacja dworca, funkcjonujący lub wyłączony z użytkowania budynek etc.). Każde przedsięwzięcie ingerujące w infrastrukturę kolejową musi być poprzedzone szczegółowymi analizami i dopiero na tej podstawie można podjąć decyzje wpływające na dalszy los danej stacji kolejowej. Konieczne jest zweryfikowanie szerszej polityki regionalnej i

⁷ Brian Edwards, *The Modern Station – new approaches to railway architecture*. Wyd. E & FN Spon, Oxford 1997, s.XI. przekład własny

⁸ Daniel Załuski, *Przekształcenia dworców kolejowych i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie*. Politechnika Gdańska, Studio DZ, Gdańsk 2010.

⁹ Oficjalne dane ze strony internetowej: <http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> dostęp: 06.05.2017

¹⁰ *Master plan dla transportu kolejowego... op.cit.* s.80.

¹¹ Oficjalne dane ze strony internetowej: <http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> dostęp:25.04.2017

uwarunkowań przestrzennych, ilości odpraw pasażerskich i natężenia ruchu, zapotrzebowania funkcjonalno-przestrzennego oraz możliwości likwidacji barier architektonicznych.

Przy inwestycjach dotyczących samych budynków stacyjnych pierwszą ważną decyzją jest określenie celowości i stopnia ingerencji w stosunku do stanu aktualnego. Do rozważenia należy przyjąć kilka wariantów i prawidłowo oszacować ich skutki finansowe, społeczne i wizerunkowe. Podstawowe z nich to:

- całkowite zaniechanie działania inwestycyjnego,
- ograniczenie inwestycji do prac konserwacyjnych, remontowych i estetyzujących,
- kompleksowa przebudowa całego obiektu lub jego części,
- wyburzenie oraz budowa nowego dworca dostosowanego do aktualnych potrzeb.

Pierwszy wariant, czyli zaniechanie inwestycji, wiąże się z dalszą degradacją i dewastacją obiektów, co w aspekcie współczesnych standardów oznaczałoby niezdadność obiektu do użytkowania ze względu na zagrożenie bezpieczeństwa pasażerów. Ograniczenie działań do prac konserwacyjnych, remontowych i estetyzujących mogłoby spowodować niewielką poprawę wizerunkową i zabezpieczyć obiekt przed szybko postępującym pogarszaniem stanu technicznego. Nie umożliwiłoby jednak dostosowania układu funkcjonalnego do aktualnego zapotrzebowania oraz standardów europejskich wyznaczonych dla obiektów użyteczności publicznej. Oba warianty powodują ekstensywną eksploatację istniejącej infrastruktury transportowej wiążącą się ze wzrostem kosztów jej utrzymania i użytkowania. W efekcie prowadzi do stopniowego odpływu pasażerów na rzecz innych środków transportu.

Kolejne dwie opcje gwarantują poprawę jakości obsługi i wzrost komfortu podróży w regionie m.in. poprzez:

- zapewnienie właściwej powierzchni dla odpraw pasażerów dostosowanej do aktualnych potrzeb i standardów,
- poprawę stanu technicznego obiektu oraz likwidację zagrożeń związanych z eksploatacją,
- poprawę dostępności obiektu dla osób o ograniczonej mobilności zgodnie z założeniami projektowania uniwersalnego,
- poprawę bezpieczeństwa podróżnych oraz obsługi poprzez systemy monitoringu, systemy alarmowe i ostrzegawcze,
- poprawę warunków higieniczno-sanitarnych,
- wprowadzenie usług towarzyszących zgodnie z analizą danej lokalizacji, co pozwala na zwiększenie zadowolenia użytkowników oraz zwiększenie efektywności handlowo-usługowej obiektu,
- poprawę wizerunku na poziomie lokalnym oraz globalnym,
- zmniejszenie negatywnego wpływu na środowisko,
- podkreślenie roli dworca dla integracji lokalnej oraz komunikacyjnej regionu,
- obniżenie kosztów eksploatacji poprzez zastosowanie nowoczesnych rozwiązań materiałowych i funkcjonalnych.

Wybór wariantu kompleksowej przebudowy lub budowy nowego obiektu po uprzedniej rozbiórce zależy od kilku czynników. Podstawą jest ocena wartości obiektu (architektonicznych, estetycznych, historycznych itp.). W przypadku obiektów objętych ochroną konserwatorską prawie zawsze rezygnuje się z wyburzenia, a podejmowane działania dostosowywane są do rangi i formy ochrony dworca. Przebudowany w 2014 r. dworzec Rabka Zdrój znajduje się w Rejestrze Zabytków (nr wpisu A-712 z 17.12.1993), zmodernizowany w 2013 r. dworzec w Łęczycy jest wpisany do Gminnej Ewidencji Zabytków. Natomiast dworzec w Rumi (przebudowa w 2014 r.) nie jest objęty żadną formą ochrony zabytków. Wszystkie powyższe obiekty zostały wskazane do zachowania i modernizacji mimo różnych form ochrony lub ich braku. Jeżeli ograniczenia formalno-prawne nie występują, decyzja jest dokonywana na podstawie indywidualnej oceny budynku i jego wartości. Dzięki podjętym działaniom w powyższych lokalizacjach ożywiono funkcje transportowe i



wprowadzono nowe funkcje towarzyszące, które bardzo często przejmują większość powierzchni użytkowej.



Fot. 1. Dworzec Rabka Zdrój objęty wpisem do Rejestru Zabytków, przed przebudową 2014 r.



Fot.2. Dworzec w Łęczycy wpisany do Gminnej Ewidencji Zabytków, przebudowany w 2013 r.



Fot.3. Dworzec w Rumi zmodernizowany w 2014 r. nie objęty żadną formą ochrony konserwatorskiej.

W wielu przypadkach dworce kolejowe na mniejszych stacjach straciły swoją rangę wraz z przemianami społecznymi, politycznymi lub gospodarczymi i ich wielkość jest nieadekwatna do aktualnego zapotrzebowania pasażerów oraz społeczności lokalnej. Dla przykładu dworzec w Olsztynku powstał w 1939 r. w miejscu mniejszego obiektu stacyjnego jako reprezentacyjny budynek witający dziesiątki tysięcy pasażerów przybywających koleją do pobliskiego pomnika bitwy pod Tannenbergiem z 1914 r. Bryła została dostosowana do ówczesnych wymagań i natężenia ruchu¹². Po zniszczeniu pomnika oraz zmianach politycznych jakie nastąpiły w Polsce i Europie zapotrzebowanie przestrzenne i funkcjonalne dworca drastycznie się zmniejszyło, a masywny budynek, mimo niezaprzeczalnych walorów architektonicznych, jest trudny do zagospodarowania i generuje wysokie koszty utrzymania. Obiekt został objęty *Planem Inwestycji Dworcowych do 2023* opracowanym przez PKP S.A. Ze względu na wartości historyczne i estetyczne, dworzec zostanie zachowany, ale zyska nowe funkcje. Obsługa pasażerów zostanie przeniesiona do sąsiadujące budynku byłych sanitariatów, który pokrywa zapotrzebowanie powierzchniowe dla funkcji transportowej¹³.



Fot.4. Dworzec w Olsztynku. Przeznaczony do przebudowy w latach 2017-2018. Przed modernizacją.

¹² Bogumił Kuźniewski, *Dworzec kolejowy w Olsztynku*. "ALBO", grudzień 2005.

¹³ PKP S.A., *Opis Przedmiotu Zamówienia*. Dokumentacja przetargowa. <http://pkpsa.pl/pkpsa/przetargi/przetarg/przetarg.html?id=10807> dostęp: 20.04.2017 r.

Przykładem budynku nie objętego ochroną zabytków i przeznaczonego do wyburzenia w celu budowy nowoczesnego obiektu jest dworzec w Nasielsku. W miejscu zdewastowanego obiektu o powierzchni użytkowej ok. 1600 m² powstał innowacyjny obiekt dworcowy wielkości ok 320 m². Określenie potrzeb funkcjonalno-użytkowych przeznaczonych na potrzeby obsługi pasażerów oraz analiza zapotrzebowania na usługi i handel w regionie wykazała brak możliwości zagospodarowania istniejącego przed przebudową obiektu. Nowy dworzec został dopasowany do aktualnych przepływów pasażerskich oraz zapotrzebowania użytkowników. Został zrealizowany w 2015 r. w ramach pilotażowego projektu IDS - Innowacyjny Dworzec Systemowy.



Fot. Dworzec IDS Nasielsk wybudowany w 2015 r., Wyk.. Daniel Załuski

Ze względu na specyficzną rolę budynków dworcowych każda z inwestycji powinna mieć także na względzie skutki pozatransportowe takie jak aktywizacja i rozwój urbanistyczny terenów w pobliżu dworca, zwiększenie atrakcyjności inwestycyjnej miasta i gminy, pobudzenie rozwoju podmiotów gospodarczych kooperujących z dworcem i pobliskimi obiektami oraz pozytywny wpływ na zwiększenie mobilności mieszkańców.

Nowe trendy w projektowaniu dworców kolejowych

Transport kolejowy jest jednym z najbardziej przyjaznych dla środowiska środków masowej komunikacji. Możliwość przemieszczania dużej liczby pasażerów w tym samym czasie w obrębie infrastruktury zminimalizowanej powierzchniowo (w porównaniu do tras drogowych) powoduje zmniejszenie zanieczyszczenia i zatłoczenia miast. Mimo tego same dworce kolejowe nadal konsumują dużo energii i emitują spore ilości dwutlenek węgla.

Program Innowacyjnych Dworców Systemowych stworzony przez PKP S.A to odpowiedź na nowe trendy europejskie w projektowaniu mniejszych stacji kolejowych. Jest to zarazem próba podążania za ideą zrównoważonego rozwoju oraz przekształcenia obiektów kolejowych w budynki niskoemisyjne i jak najbardziej przyjazne środowisku. Przedsięwzięcie może być realizowane jedynie w lokalizacjach, w których wykazano zasadność wyburzenia dotychczasowych budynków obsługi pasażerskiej.

W 2015 r. powstały cztery pierwsze realizacje dworców IDS w Ciechanowie, Mławie, Nasielsku i Strzelcach Krajeńskich. Głównym założeniem projektantów było stworzenie przestrzeni przyjaznej pasażerom i mieszkańcom miasta, maksymalne wykorzystanie przewidzianych powierzchni oraz

docelowe zmniejszenie kosztów eksploatacji. Obiekty zostały dostosowane wielkością i programem funkcjonalnym do każdej z lokalizacji odrębnie, ale bazują na jednym schemacie kubaturowym oraz estetycznym. Dzięki elementom powtarzalnym są one rozpoznawalne, a zróżnicowanie kolorystyczne i materiałowe pozwala na wpasowanie w uwarunkowania regionalne i architektoniczne.

Nowoczesne rozwiązania prośrodowiskowe to wykorzystanie zielonych dachów ekstensywnych jako retencji wody deszczowej, zastosowanie paneli fotowoltaicznych w celu oświetlenia i ogrzewania wody, pompy ciepła, wentylację z rekuperacją ciepła, wykorzystanie wody deszczowej i szarej, oświetlenie LED aktywowane przez czujniki ruchu. Istotne jest także dążenie do zachowania jak największej liczby istniejących drzew oraz wprowadzanie nowych form zieleni (np. IDS Mława).

Jest to bardzo ciekawa alternatywa dla mniejszych stacji kolejowych w Polsce i świetnie wpisuje się w kierunki rozwoju architektury światowej. Ze względu na konieczność wyburzenia dotychczasowych obiektów dworcowych jest to wariant wymagający szczególnie wnikliwej analizy. Jako projekt innowacyjny, wymaga weryfikacji i zapewne modyfikacji w trakcie kolejnych lat użytkowania. Jest to jednak bardzo pozytywny krok w kierunku unowocześnienia infrastruktury kolejowej w Polsce, powoduje wzrost zadowolenia podróżnych z usług oferowanych przez kolej oraz znaczne ożywienie terenów sąsiadujących.

Podsumowanie

Kolej przez bardzo długi czas postrzegana była jako konserwatywny i zacofany środek transportu. W ostatnich latach jednak bardzo widoczna jest zmiana w podejściu do projektowania infrastruktury kolejowej. Dworce nie są anonimowymi budynkami, ale pełnią bardzo ważną rolę funkcjonalną oraz społeczną. Stanowią bramy do naszych miast i jako takie powinny stanowić odpowiedź na realne zapotrzebowanie oraz pełnić funkcję wizytówki regionu oraz transportu kolejowego.

Projektowanie w środowisku kolejowym jest bardzo skomplikowanym przedsięwzięciem, a niniejszy artykuł przytacza jedynie niewielki zakres problematyki inwestycyjnej. Przedstawione przykłady ilustrują zmiany w podejściu do przekształcania infrastruktury kolejowej. Konsekwentna modernizacja dworców zmierza do stworzenia sprawnie działającego środka transportu, który spełni oczekiwania podróżnych i mieszkańców miast. Działania te są pozytywnie odbierane przez społeczeństwo i powodują coraz większe zadowolenie z jakości usług kolejowych i zwiększenie liczby osób podróżujących pociągami.

Jak napisał Brian Edwards „Stacje mają współczesne znaczenie, ponieważ reprezentują przemysłowy fenomen budynków o płynnych funkcjach i kompleksowym znaczeniu. Są częścią sieci transportowej, ale równie dobrze sprawują funkcję miejsc robienia zakupów, spotykania innych ludzi czy kupowania jedzenia. Stacje są również mostami łączącymi sąsiednie obszary, co podkreśla ich społeczną i kulturową wartość. Ponadto dworce służą jako miejskie bramy i pomagają identyfikować centra miast. Coraz większe znaczenie mają również jako forma zrównoważonego środka komunikacji publicznej, która przyczynia się do redukcji emisji dwutlenku węgla. Z tych powodów nowoczesny dworzec kolejowy jawi się jako ożywiony i wyróżniający się nowy typ budynku o szczególnym znaczeniu dla XXI wieku.”¹⁴

Mając to na względzie oraz plany Polskich Kolei Państwowych S.A. w zakresie działań inwestycyjnych na najbliższe lata, należy pamiętać jak ważne jest wypracowanie odpowiednich schematów i analiz opartych na procesie rewitalizacji i zrównoważonego rozwoju. Przedstawiona problematyka procesu inwestycyjnego w środowisku kolejowym jest jedynie niewielkim elementem złożoności całego procesu inwestycyjnego.

¹⁴ Brian Edwards... *op.cit.*, s.180.



LITERATURA

Edwards B., *The Modern Station – new approaches to railway architecture*. Wyd. E & FN Spon, Oxford 1997.

Jaszczak A., Witkowska M., *Problemy rewitalizacji dworców I obiektów komunikacji kolejowej*. Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego Nr 18, Sosnowiec, 2012.

Kuźniewski B., *Dworzec kolejowy w Olsztynku*. "ALBO", grudzień 2005, http://www.domwarminski.pl/index.php?option=com_content&view=article&id=294:b-kuzniewski-dworzec-kolejowy-w-olsztynku&catid=51&Itemid=190 dostęp: 30.09.2016.

Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku. Załącznik do Uchwały Rady Ministrów z 2008 roku, <http://siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/master-plan-dla-transportu-kolejowego.pdf> dostęp: 28.03.2017.

Poliński J., *Dworce we współczesnym transporcie kolejowym*. Prace Instytutu Kolejnictwa – Zeszyt 150 (2016)

Polskie Koleje Państwowe S.A., *Opis Przedmiotu Zamówienia*. Dokumentacja przetargowa. <http://pkpsa.pl/pkpsa/przetargi/przetarg/przetarg.html?id=10807> dostęp: 30.03.2017.

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.

Załoski D., *Przekształcenia dworców kolejowych i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie*. Politechnika Gdańska, Studio DZ, Gdańsk 2010.

Załoski D., *Dworce kolejowe – śródmiejskie przestrzenie podróży*, WAPG, Gdańsk 2010.

<http://pkpsa.pl/pkpsa/nasze-dworce/> dostęp: 06.05.2017 r.

<http://pkpsa.pl/dla-pasazera/inwestycje/inwestycje.html> dostęp: 25.04.2017 r.

Streszczenie

W aspekcie współcześnie zachodzących zmian demograficznych, rozwijających się technologii oraz poszukiwania rozwiązań proekologicznych wzrasta potencjał transportu kolejowego. Po okresie upadku znaczenia kolei jesteśmy świadkami postępującej transformacji na terenie Europy. Do obsługi ruchu pasażerskiego służy w Polsce prawie 600 dworców kolejowych, z których większość nie jest jeszcze przystosowana do aktualnych potrzeb użytkownika i wymaga działań inwestycyjnych.

Celem artykułu jest próba przybliżenia współczesnej problematyki projektowania dworców kolejowych w Polsce oraz złożoność koniecznych do podjęcia decyzji okołoprojektowych dotyczących tematyki kolejowej. Omawiane przykłady służą przedstawieniu syntezy zachodzących przemian w podejściu do projektowania stacji kolejowych w Polsce na tle współczesnych trendów oraz zasad zrównoważonego rozwoju.

