

Anna
RYLUKOWSKA

Rewitalizacja dworców kolejowych w ramach projektu Poznańskiej Kolei Metropolitalnej

Muzeum d'Orsay w Paryżu, dawny dworzec, obecnie mieszczący największe zbiory malarstwa impresjonistycznego na świecie, Hamburger Bahnhof w Berlinie, obecnie muzeum sztuki współczesnej czy Hundertwasser Bahnhof, mały podupadły dworzec zrewitalizowany przez znanego austriackiego artystę Friedensreicha Hundertwassera i stanowiący obecnie dużą atrakcję turystyczną regionu, to tylko kilka z najbardziej znanych i udanych przykładów nadania drugiego życia budynkom dworców kolejowych w Europie.

Trend ten powoli staje się coraz bardziej popularny także u nas. Coraz więcej podupadłych budynków dworcowych zyskuje nie tylko nową szatę architektoniczną, ale też nową funkcję użytkową. Dobrym przykładem mogą być tak udane realizacje, jak adaptacja dworca w Rumii (woj. pomorskie) na centrum Stacja Kultura, która w swych przestrzeniach mieści bibliotekę miejską, sale konferencyjne, pracownię malarstwa, rzeźby i fotografii, sale prób muzycznych oraz sale organizacji pozarządowych, czy remont prywatnego dworca w Puszczykowie koło Poznania i zlokalizowanie tam restauracji z pamiątkami związanymi z kolejnictwem.

Wynalezienie kolei w XIX w. przyczyniło się do wielu znacznych zmian społeczno-gospodarczych: od konieczności uregulowania stref czasowych i wprowadzenia jednej szerokości torów, po rozwój przemysłu i znaczną migrację ludności z prowincji do miast.

Złota epoka kolei przypada na 2. poł. XIX w. W Wielkopolsce kolej pojawia się w 1848 r., kiedy to połączono Szczecin z Poznaniem, a następne lata są czasem rozwoju infrastruktury kolejowej w Polsce zachodniej. Łączy się małe ośrodki z większymi miastami, wzdłuż wyznaczonych linii powstają dworce kolejowe obsługujące ruch pasażerski. Rozwój ten trwa do lat 20. XX w. i od tego momentu powoli spada popularność kolei jako środka lokomocji – zostaje ona wyparta przez transport samochodowy oraz żeglugę morską.

Najgorszy okres dla kolei w Polsce to lata 90. XX w., kiedy wzrasta znaczenie transportu samochodowego, spychając na dalszy plan transport kolejowy. Znaczna część połączeń ze względu na brak rentowności zostaje

zawieszona, a stan dworców i taboru kolejowego jest bardzo zły.

Niespodziewanie jednak w ostatnich latach, m.in. dzięki funduszom europejskim oraz ze względu na zmiany społeczne, tj. migrację ludzi z centrów miast do ośrodków podmiejskich w celach mieszkaniowych i konieczność ich dojazdu do pracy, kolej wraca do łask.

Przykładem szeroko zakrojonego programu, który ma uzdrowić stan kolei w regionie, jest projekt Poznańskiej Kolei Metropolitalnej. Zakłada on rewitalizację połączeń na linii Poznań – miejscowości ościenne, remont infrastruktury kolejowej, rewitalizację budynków kolejowych. Celem programu jest odciążenie ruchu samochodowego, zachęcenie ludzi do dojeżdżania do pracy koleją oraz przekazanie budynków dworcowych na rzecz i we władanie gmin. W ramach programu przewiduje się remont dworców na całej linii kolejowej m.in. Poznań–Wągrowiec, obejmującej na terenie powiatu poznańskiego obiekty w Murowanej Goślinie, Łopuchowie, Bolechowie, Czerwonaku i Owińskach, czy renowację linii Poznań–Rogoźno na terenie powiatu obejmującego zabytkowe stacje kolejowe Złotniki i Gołęczewo.

Omówione poniżej kilka przykładów zakresu planowanych lub zrealizowanych prac ukazuje przekrojowo nowy sposób myślenia o przestrzeni kolejowej.

Dworzec w Swarzędzu, którego remont rozpoczął się jeszcze przed uchwaleniem koncepcji Wielkopolskiej Kolei Aglomeracyjnej, stanowi dobry przykład gotowej już realizacji. Obiekt ten powstał w końcu XIX w., przy linii kolejowej Poznań–Września, która obecnie jest linią E20 łączącą Berlin z Moskwą i stanowi część Paneuropejskiego Korytarza



Dworzec w Swarzędzu, stan obecny.

Railway station in Swarzędz, current state.

Transportowego Zachód–Wschód. Obiekt ujęty jest w gminnej ewidencji zabytków. Początek prac rewitalizacyjnych miał miejsce w 2011 r. Prace rozpoczęto od przygotowania programu konserwatorskiego opracowanego na podstawie wytycznych konserwatorskich. Stworzono dwa warianty remontu elewacji. Pierwszy z nich nawiązywał do pierwotnego charakteru budynku, który wyłania się z pocztówki, najprawdopodobniej z przełomu XIX i XX w. lub początku XX w., na której widać dworzec jako ceglany, nieotynkowany obiekt. Zadaniem ekipy remontowej było oczyszczenie budynku z wtórnych powłok malarskich i sprawdzenie stanu cegieł. Wariant drugi zakładał zachowanie elewacji pomalowanych na biało w przypadku stwierdzenia złego stanu cegieł.

Poza tymi szczegółami oba warianty były zgodne co do konieczności zachowania istniejącej bryły budynku w niezmienionej formie. Zakładały: wymianę pokrycia dachowego na nowe z dachówki ceramicznej karpiówki układanej w koronkę; wymianę stolarki okiennej na nową, zespoloną, drewnianą, z zachowaniem historycznych form w kolorze złamanej bieli; wymianę drewnianych drzwi dwuskrzydłowych i ich odtworzenie na wzór istniejących.

Ostatecznie, po oczyszczeniu cegieł metodą hydrodynamiczną i odsłonięciu ich lic, uznano, że ich stan jest na tyle dobry, iż można wykonać pierwszą wersję programu konserwatorskiego oraz zostawić elewację ceglana z uzupełnieniem ubytków i spoin. Projekt budowlany zakładał większą ingerencję we wnętrze obiektu.

Gmina Swarzędz, na rzecz której Polskie Koleje Państwowe przekazały budynek, postanowiła zaadaptować wnętrze na Centrum Powiadomienia Ratunkowego (dalej: CPR) z funkcjami towarzyszącymi oraz na pomieszczenie obsługi pasażerów z zapleczem. Część dworcowa zlokalizowana została na parterze



we wschodniej części budynku z oddzielnym wejściem. W jednym z pomieszczeń zachowano i poddano konserwacji oryginalną drewnianą boazerię naścienną. Punkt CPR rozszerzono o nowy budynek, który stanął na miejscu dawnego budynku gospodarczego zlokalizowanego od strony zachodniej dworca. Obiekt nawiązywał swą formą do wcześniejszej zabudowy, jednak został wzniesiony zgodnie z nowoczesnymi rozwiązaniami technologicznymi i połączony z dworcem szklanym łącznikiem. Oprócz służb dyspozytorskich straży pożarnej, straży miejskiej i pogotowia ratunkowego w budynkach zlokalizowane będą służby ratownicze wraz z punktem medycznym, służby straży pożarnej i straży miejskiej.

Pierwsze piętro to pomieszczenia biurowe straży pożarnej, miejskiej i pokoje biurowe pracowników CPR, a także pomieszczenia socjalne. Nowe funkcje wymusiły ingerencję w historyczną substancję zabytku poprzez wyburzenie ścian działowych i elementów konstrukcyjnych, przebicie nowych otworów itp.

Budynek oddano do użytku w 2013 r. Oprócz rewitalizacji dworca i budynku sąsiedniego, pracom remontowym podlegała cała infrastruktura sąsiadująca, tj. tory, perony, drogi dojazdowe. Wybudowano rondo oraz

Dworzec w Swarzędzu. Widokówka ze zbiorów Biblioteki UAM w Poznaniu.

Railway station in Swarzędz. Postcard from the collection of the A. Mickiewicz University Library in Poznań.

Dworzec w Murowanej Goślinie, stan obecny.

Railway station
in Murowana Goślina,
current state.



Dworzec w Murowanej Goślinie, 1916 r.
Widokówka ze zbiorów Biblioteki UAM w Poznaniu.

Railway station
in Murowana Goślina,
1916. Postcard from the
collection of the
A. Mickiewicz University
Library in Poznań.



Wizualizacja dworca
w Murowanej Goślinie,
wł. Urzędu Miasta
i Gminy w Murowanej
Goślinie.

Visualization of the
railway station
in Murowana Goślina,
property of the Town
and Commune Office
in Murowana Goślina.

duży parking przed dawnym budynkiem magazynowym, obecnie garażem dla pojazdów straży pożarnej.

Ciekawym przykładem rewitalizacji w ramach programu Wielkopolskiej Kolei Aglomeracyjnej jest budynek dworca w Murowanej Goślinie. Powstał on na początku XX w. Pierwotnie był to typowy obiekt kolejowy z okresu prosperity kolejnictwa na ziemiach zachodniej Polski, tj. murowany z cegły pełnej, nieotynkowany, dwukondygnacyjny z dachem dwuspadowym z naczółkami, pokryty dachówką ceramiczną karpieńską. Budynek powstał przy linii kolejowej pochodzącej z 1905 r. Poznań Wschód-Janowiec Wlkp., której znaczenie z czasem rosło i w 1908 r. zbudowano odgałęzienie Skoki-Wągrowiec.

Podczas działań wojennych budynek został znacznie oszpecony. Jego obecna forma pochodzi z lat powojennych. Jest to prosty budynek położony na planie prostokąta, pozbawiony detalu architektonicznego, pokryty dachem płaskim, kubiczny, jakich wiele powstało w Polsce po II wojnie światowej.

Po przekazaniu obiektu w zarząd gminy założono, że rewitalizacja dworca ma polegać na przywróceniu mu formy pierwotnej z jednoczesnym podkreśleniem i wprowadzeniem elementów współczesnych. Zaproponowany projekt, który uzyskał akceptację konserwatorską, spełnia powyższe wymogi. Dworzec po remoncie ma mieć dwie kondygnacje i poddasze użytkowe, ceglana elewację z ozdobnymi szczytami odtworzonymi na wzór historycznych, dach stromy pokryty dachówką. Od strony ulicy elewacja udekorowana będzie współczesną szklaną dobudówką pokrytą blachą tytanowo-cynkową. Inspirację czerpano z bogatego materiału ikonograficznego.

Budynek ubrany w historyczno-nowoczesne szaty będzie pełnił różnorodne funkcje: na parterze projektowana jest część do obsługi pasażerów, tj. poczekalnia, kasy, toalety oraz gastronomia. Na piętrze znajdzie się klub seniora i siedziba straży miejskiej, zaś poddasze zajęte będzie przez ośrodek pomocy społecznej.

Na południe od budynku dworca kolejowego zlokalizowany jest niepozorny obiekt magazynowo-mieszkalno-garażowy; w ramach tej samej inwestycji planowany jest również jego remont i przeznaczenie go na funkcje handlowo-usługowe. Projekt zakłada zachowanie najstarszej części i jego nadbudowę o dach stromy współczesny oraz rozbudowę w kierunku północnym o przeszkloną część, zakończoną prostokątną ścianą ceglana, pokrytą płaskim dachem. Nie zapomniano o remoncie okolicznej infrastruktury drogowej.



Dworzec w Czerwonaku, stan obecny.

Railway station in Czerwonak, current state.

Następnym przystankiem kolejowym przy tej samej linii w kierunku Wągrowca jest Łopuchowo (gm. Murowana Goślina). Budynek pochodzi z początku XX w. Poza nieznacznymi zmianami zachował się w formie pierwotnej, przypomina budynek dworca w Murowanej Goślinie przed II wojną światową. Obecnie stacja pełni rolę przystanku, zaś wnętrze budynku przerobiono na mieszkania. Przewidziana rewitalizacja zakłada konserwację i prace remontowe przywracające blask elewacjom. Wnętrze parteru przeznaczono na świetlicę oraz punkt obsługi pasażerów, piętro pozostawiono bez zmian funkcjonalnych. Obok głównego budynku znajduje się mały obiekt gospodarczy z epoki, który będzie również zmodernizowany i przeznaczony na siedzibę ochotniczej straży pożarnej.

Warte odnotowania są też zamiary gminy Czerwonak, na terenie której zlokalizowane są trzy historyczne budynki dworcowe: w Czerwonaku, Owińskach i Bolechowie. Mają one podobną architekturę, są dwukondygnacyjne z czerwonej cegły, nieotynkowane, z dachami stromymi nakrytymi dachówką ceramiczną.

Dworzec w Czerwonaku po remoncie będzie pełnił funkcję pierwotną, tj. obsługę ruchu pasażerskiego, oraz nową – biblioteczną z funkcjami towarzyszącymi. Główna bryła pozostanie bez zmian. Planowane są prace związane z podniesieniem poddasza części magazynowej, w której ma być umiejscowiona biblioteka. Główne prace remontowe prowadzone będą we wnętrzu obiektu.

Podobny los ma spotkać dworce w Owińskach i Bolechowie, ponieważ oba dworce nie podlegały głębokim przeobrażeniom architektonicznym na przestrzeni lat. Planowane jest odświeżenie elewacji oraz głębszy remont wnętrza. Dworzec w Owińskach będzie spełniał funkcję dworcową oraz miał



lokale użytkowe na parterze, zaś na piętrze i poddaszu nadal będą mieszkania.

Na terenie gminy Suchy Las również planowana jest rewitalizacja dwóch zabytkowych obiektów dworcowych: w Gołęczewie i Złotnikach.

Dworzec w Gołęczewie pochodzi z początku XX w. i wpisany jest do rejestru zabytków. Wzniesiony w konstrukcji drewnianej wypełnionej ceglami, pokryty został dachem wielospadowym z dachówką karpiówką. Obecnie nieużytkowany, zostały przekazany przez PKP Gminie Suchy Las, która zamierza go wyremontować z zachowaniem historycznej substancji zabytkowej i wprowadzeniem nowoczesnych elementów. Dworzec ma pełnić funkcję poczekalni dworcowej oraz posterunku policji dla dwóch policjantów.

Dworzec w Złotnikach pochodzi z początku XX w. Jest to obiekt ceglany, pomalowany na żółto. Pełni funkcję mieszkalno-dworcową. Wstępnie planowane jest oczyszczenie cegieł, zachowanie oryginalnej bryły i wprowadzenie funkcji: poczekalni dworcowej, posterunku straży gminnej i siedziby pogotowia ratunkowego. Prace projektowe zarówno przy dworcu w Gołęczewie, jak i w Złotnikach są

Wizualizacja wnętrza dworca w Czerwonaku, wł. Urzędu Gminy w Czerwonaku.

Visualization of the interior of the railway station in Czerwonak, property of the Czerwonak Commune Office.

Dworzec w Owińskich,
stan obecny.

Railway station
in Owińska, current state.



Dworzec w Bolechowie,
stan obecny.

Railway station
in Bolechowo,
current state.



Wizualizacja dworców
w Złotnikach
i Gołęczewie,
wł. Urzędu Gminy
Suchy Las.

Visualization
of the railway stations
in Złotniki and
Gołęczewo, property
of the Suchy Las
Commune Office.



we wstępnej fazie, w związku z czym mogą one ulec zmianie.

Wszystkie projekty przewidują nie tylko remont poszczególnych budynków, ale zakładają kompleksową modernizację otoczenia. Po stronie PKP jest remont torów i peronów.

Podsumowując, dzięki zmianom społeczno-gospodarczym w ostatnich latach mamy do czynienia ze wzrostem znaczenia kolei w Polsce, a co za tym idzie modernizacją in-

frastruktury kolejowej. Choć proces ten dopiero się rozpoczął, widać już pierwsze pozytywne efekty prac przeprowadzonych przy budynkach dworcowych, ponieważ oprócz remontów wykonuje się kompleksowe plany rewitalizacji budynków dworcowych i przeznaczają je na nowe funkcje społeczne. Celem takich działań jest m.in. zwiększenie znaczenia regionalnego transportu publicznego oraz odciążenie ruchu samochodowego.

Bibliografia

Balińska G., Baliński J. A., Balińska D., Karta ewidencyjna zabytków architektury i budownictwa: *Linia kolejowa: Poznań Wsch.-Skoki-Janowiec Wlkp. Dworzec kolejowy Łopuchowo*, 2002.

Jaszcak A., Witkowska M., *Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej*, [w:] *Infrastruktura Komunikacyjna w krajobrazie*, Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, 2012.

Koncepcja architektoniczna adaptacja obiektu stacyjnego Gołęczewo, autorstwa jednostki projektowej Autorska Pracownia architektoniczna – Jacek Bułat z września 2016 r.

Koncepcja architektoniczna adaptacja obiektu stacyjnego Złotniki autorstwa jednostki projektowej Autorska Pracownia architektoniczna – Jacek Bułat z września 2016 r.

Kurowska-Ciechańska J., Ciechański A., *Koleje. Przewodnik*, Carte Blanche 2008.

Przebudowa budynków dworców w Murowanej Goślinie i w Łopuchowie wraz z zabudowaniami przyległymi w ramach zadania inwestycyjnego pt. Dokumentacja techniczna na rewitalizację dworców i terenów przydworcowych wzdłuż linii kolejowej nr 356-gmina Murowana Goślina. Biuro Projektów Inżynierskich, Poznań 2015.

P.P.U.H Marker Magdalena Stułów, Centrum Zarządzania Kryzysowego – garaż z kanałem serwisowym i wewnętrzną instalacją gazową, Poznań 2013.

Rail Projekt sp. z o.o., *Przebudowa dworca kolejowego Swarzędz*, Warszawa 2011.

Anna Rylukowska

**Wydział Powiatowy Konserwator Zabytków
Starostwo Powiatowe w Poznaniu**

Revitalization of railway stations as part of the Poznań Metropolitan Railway project

Anna
RYLUKOWSKA

The development of railway transport in the Wielkopolska region took place in the second half of the 19th century, and that is when the biggest number of railway station buildings were erected in the region. They were built in a similar architectural style: typically as two-story buildings made of unplastered red brick, with a gabled roof covered with ceramic tiles. The railway boom lasted until the 1920s and from that point on, the importance of rail transport began to gradually decline. The 1990s were the worst period for railways in Poland – the number of connections was reduced, the technical condition of the railway infrastructure deteriorated.

However, in recent years, the importance of rail transport has unexpectedly begun increasing. This is due to a number of factors, including i.a.: large number of support grants from the European Union and societal changes. The migration from the cities to the neighboring villages, which have become so-called “bedroom communities” for large urban centers, has increased the demand for train connections bringing people “to” and “from” work.

The creation of the Wielkopolska Agglomeration Railway was the answer to such demand. This program provides for the revitalization of connections between Poznań and the neighboring villages, renovation of railway infrastructure, and revitalization of railway buildings.

One noteworthy project is the revitalization of the railway station in Swarzędz, restoration of its early 20th century form and adaptation for the new function of an Emergency Communication Center. The entire road and rail infrastructure along the station was renovated and a large parking lot was built next to the station, enabling the commuters to use the “Park and Ride” option.

Another important investment is the renovation of the railway station in Murowana Goślina, which was heavily remodeled after World War II. The renovation provides for the restoration of the building's historical exterior and the introduction of a modern extension. In terms of functionality, the railway station will fulfill the original function on the ground floor, the first floor will house a seniors club and the seat of the municipal police, and the attic will be used by a social welfare center.

The revitalization program also covers railway station buildings in Łopuchowo, Owińska, Bolechowo and Czerwonak. The plan provides for the renewal of their exteriors and the introduction of new utility functions.

Although the years of neglect in the renovation of railway buildings cannot be a quickly fixed, the current period of increase in the importance of rail transport is conducive to the revitalization of railway infrastructure, the introduction of new commercial functions to the railway station buildings and their inclusion into the life of the local community.