

Artykuły

Katarzyna Pukowiec, Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi,
katarzyna.pukowiec@us.edu.pl

Wojciech Kurda, Uniwersytet Jagielloński, Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej,
wojciech.kurda@uj.edu.pl

Potencjał turystyczny wybranych dworców kolejowych w Polsce

Słowa kluczowe: turystyka obiektów przemysłowych i technicznych, dworce kolejowe, potencjał turystyczny.

Abstrakt

Celem artykułu jest ocena potencjału turystycznego wybranych 18 dworców kolejowych w Polsce, do którego autorzy proponują nowe podejście badawcze. Wytypowane obiekty zwaloryzowano na podstawie przyjętych kryteriów, czyli oceny wartości: architektonicznych, historycznych, technicznych, komunikacyjnych, estetycznych oraz dodatkowych. Najbardziej cennymi pod względem potencjału turystycznego są dworce główne we Wrocławiu, Gdańsku, Opolu oraz Poznaniu. Na kanwie uzyskanych wyników waloryzacji dokonano typologii dworców kolejowych, wydzielając 4 rodzaje obiektów. Podsumowaniem artykułu jest mapa, prezentująca dworce kolejowe o najwyższym potencjale turystycznym.

Turystyka obiektów przemysłowych i technicznych oraz przedmiot jej zainteresowania

W dobie postępu technologicznego, globalizacji i „kurczenia się” świata, podróżowanie stało się codziennością. Masowość zjawiska turystyki przyczynia się do poszukiwania motywów podróży, a przez to eksplorowania nowych obszarów atrakcyjnych turystycznie. W ostatnich latach obserwuje się wzrost popularności turystyki kulturowej. Definicja Beckera [1993], którą w swojej pracy przytacza Mikos von Rohrscheidt [2008, s. 24] podaje, że turystyka kulturowa wykorzystuje budynki, relikty i obyczaje w krajobrazach, miejscowościach, budowlach, by przybliżyć zwiedzającemu rozwój kulturowy, społeczny, gospodarczy danego terytorium (...). Turyści kulturowi oprócz klasycznego spotkania z obiektami, wydarzeniami i innymi walorami kultury, chcą zdobywać lub powiększać swoją wiedzę o odwiedzanych miejscach [Mikos von Rohrscheidt 2008, s. 122], co stanowi o dominacji funkcji edukacyjnej w turystyce kulturowej.

Specyficznym rodzajem turystyki kulturowej jest turystyka obiektów przemysłowych i technicznych (często utożsamiana z pojęciem turystyka industrialna), która obejmuje podróże, ukierunkowane głównie na zwiedzanie historycznych lub czynnych obiektów, związanych z wydobywaniem surowców, produkcją masową i techniką, oraz krajobrazów przemysłowych. Głównym motywem powinna być w tym przypadku chęć zapoznania się z historią obiektów i urządzeń, procesami technologicznymi lub przeżycie osobistego spotkania z przemysłem w miejscach autentycznie z nim związanych – w przeszłości bądź współcześnie [Mikos von Rohrscheidt 2008, s. 121].

Przedmiotem zainteresowania turystyki obiektów przemysłowych i technicznych jest dziedzictwo przemysłowe, rozumiane jako zabytki budownictwa przemysłowego i techniki, do których zaliczamy: kopalnie, huty, fabryki, wiatraki, młyny, cegielnie, drukarnie, browary, kuźnie, jak również obiekty związane z transportem, w tym kolejowym (tory z zespołami dworcowymi i całą infrastrukturą). Obiekty te stanowią nieruchome dobra kultury. Zabytkami poprzemysłowymi i technicznymi są również maszyny i urządzenia, które są określane jako zabytki ruchome [Jędrysiak 2008, s. 57-58].

Celem destynacji turystycznych są przede wszystkim obiekty przemysłowe, szczególnie przemysłu ciężkiego, sporadycznie zaś te związane z transportem, w tym kolejowym, w dalszym ciągu pełniące swoje funkcje. Przyczyną takiego stanu może być luka w badaniach nad turystycznymi atrakcyjnością i wartością czynnych dworców kolejowych jako przedmiotu zainteresowania turystyki kulturowej, w związku z tym w niniejszym artykule podjęto próbę jej wypełnienia

Przedmiotem analizy niniejszego artykułu są wybrane funkcjonujące dworce kolejowe w Polsce. Autorzy artykułu stawiają pytanie badawcze, które brzmi: czy dworce kolejowe mogą stanowić atrakcję turystyczną z punktu widzenia turystyki kulturowej? Zatem celem artykułu jest zbadanie potencjału turystycznego wybranych dworców kolejowych w Polsce.

Stan badań na atrakcyjnością turystyczną obiektów przemysłowych i technicznych ze szczególnym uwzględnieniem obiektów kolejowych

W dotychczasowych badaniach nad atrakcyjnością turystyczną obiektów przemysłowych i technicznych, jako regiony cenne w tym względzie wskazywano miejsca zaniechanej eksploatacji surowców z zapleczem dawnych kopalń, hut i towarzyszącej im infrastruktury (Zagłębie Ruhry w Niemczech, Blaenavon w West Yorkshire w Walii, Newtongrange w Szkocji czy krajobraz pogórnicy Kornwalii i Zachodniego Devonu w Anglii). Wartość tych obiektów została doceniona przez wpis na Europejski Szlak Dziedzictwa Przemysłowego, znany jako ERIH [<http://www.erih.net>] oraz uznanie jako obiekty światowego dziedzictwa kulturowego UNESCO [<http://whc.unesco.org>]. Promocja i nobilitacja obiektów pogórnicy, sprawiły, że głównie ten rodzaj zabytków przemysłowych jest stereotypowo postrzegany jako atrakcje turystyki przemysłowej i technicznej. Potwierdzenie stanowi liczba publikacji dotyczących pogórnicy dziedzictwa przemysłowego [Wanhill 2000; Lamparska-Wieland, Srokosz, Lamparski 2002; Ballesteros & Ramirez 2007; Kowol, Różycki 2008; Conlin & Jolliffe 2011; Światała-Trybek 2014].

Rzadziej jako obiekty o wysokiej wartości turystycznej wskazuje się budynki i maszyny związane z lokomocją. Zainteresowanie budowlami i urządzeniami transportowymi w ramach turystyki obiektów przemysłowych i technicznych najczęściej dotyczy muzeów kolejnictwa [Kowalczyk 2008, s. 48] (np. Eisenbahnmuseum w Bochum-Dahlhausen, Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce, Muzeum Przemysłu i Kolejnictwa na Śląsku w Jaworzynie Śląskiej) lub przejazdów zabytkowymi składami ze zwiedzaniem obiektów położonych wzdłuż torów [Hall 2005, s. 89-98] (np. Kent&East Sussex Railway w południowo-wschodniej Anglii czy Stoomtram Hoorn – Medemblik w Holandii) [<http://www.kesr.org.uk>; <http://www.museumstoomtram.nl>].

Potwierdzeniem tezy A. Kowalczyka [2008] jest przeprowadzona kwerenda literaturowa. Zagadnieniem atrakcyjności turystycznej obiektów kolejowych zajmowało się wielu badaczy, głównie z zachodnich ośrodków naukowych (Wielka Brytania, Holandia, Niemcy), ale również z Polski. Zakres ich zainteresowania generalnie można podzielić na następujące kwestie: charakterystyka i badania muzeów kolejnictwa, skansenów parowozów, maszyn i urządzeń kolejowych oraz zabytkowych linii kolejowych i taborów po nich się poruszających. Opracowaniem tych pierwszych zajęli się: częściowo Kaczmarek i Przybyłko [2010], pisząc o obiektach Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego, Kalka [2013], charakteryzując muzeum kolejnictwa w Jaworzynie Śląskiej, Mikos von Rohrscheidt [2009], waloryzując parowozownię w Wolsztynie, Światała-Trybek [2014], pisząc o kolejowym taborze górniczym, oraz Zeilinger [2001], charakteryzując największe na świecie muzeum kolejnictwa – National Railway Museum – znajdujące się w Yorku (zainteresowanie zabytkowymi maszynami kolejowymi w Anglii nie dziwi, ponieważ jest to kolebka kolejnictwa – pierwsza na świecie droga żelazna Stockton – Darlington powstała

właśnie tutaj w 1825 r.). Zabytkowe linie kolejowe i pojazdy po nich się poruszające były między innymi przedmiotem badań: Halsalla [2001], zajmującego się tego typu szlakami w Holandii, Majewskiego [2000], poświęcającego uwagę liniom wąskotorowym w Polsce, Lee [2011], opisującego linie kolejowe w południowo-wschodniej Azji i Australii, oraz Orbasli i Woodwarda [2008], badających atrakcyjność linii kolejowej Hijaz w Arabii Saudyjskiej. Inne podejście do analiz dziedzictwa kolejowego prezentują autorzy książki pt. *Railway heritage and tourism: global perspective* – napisanej pod redakcją M.V. Conlina i G.R. Birda, uważając, że linie kolejowe są czynnikiem sprawczym turystyki [2014].

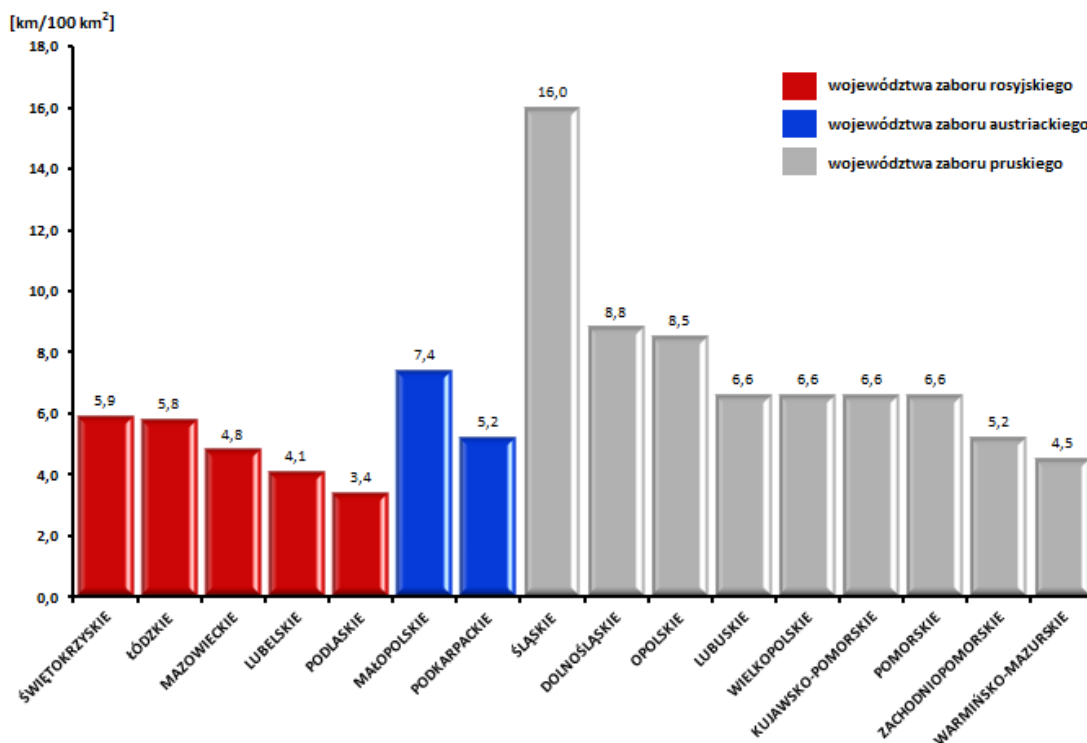
Odmienne stanowisko do badań nad dziedzictwem kolejnictwa proponują autorzy niniejszego artykułu, poddając ocenie wartość turystyczną czynnych obiektów dworcowych w Polsce. Kaczmarek i Przybyłka [2010] oraz Lee [2011] zwracają uwagę na ich wartości architektoniczną i techniczną, jednakże nie przeprowadzają waloryzacji pod względem potencjału turystycznego. Zatem w świetle przedstawionego stanu badań niniejszy artykuł prezentuje nowe podejście do zagadnienia, będące zgodne z założeniami turystyki obiektów przemysłowych i technicznych o autentyczności, obserwacji przez zwiedzających aktualnie pełnionej funkcji technicznej i pełnienia funkcji edukacyjnej.

Dworce i linie kolejowe w Polsce

Sieć kolejowa w Polsce jest zróżnicowana pod względem gęstości, co wynika z odmiennego stopnia rozwoju gospodarczego i technicznego w poszczególnych regionach w okresie jej powstawania, a więc w czasie podziału Polski pomiędzy zaborców. Pierwsza linia kolejowa na terytorium dzisiejszej Polski została zbudowana między Wrocławiem i Oławą w 1842 r. (ówczesne Prusy), zaś najstarsza na terenie dawnego zaboru rosyjskiego – w 1845 r. łącząc Warszawę z Łowiczem [Liszaj, Kastelik 2011, s. 6], a zatem najstarsze obiekty kolejowe w Polsce, w tym dworce, mają ponad 150 lat. Umieszczenie stacji kolejowej w mieście w XIX wieku podnosiło jego znaczenie gospodarcze i było czynnikiem rozwoju społecznego i przemysłowego (np. Katowice). Jednostki osadnicze, które znalazły się poza szlakami kolejowymi, traciły na znaczeniu.

Współczesny kształt sieci kolejowej nawiązuje do granicy zaborów: gęsta i dobrze rozwinięta to dawne terytorium pruskie; na przeciwległym biegunie znajdują się ówczesne ziemie rosyjskie i austriackie [Wendt 2000, s. 186] (ryc. 2.).

Obecna średnia gęstość sieci kolejowej w Polsce wynosi 6,63 km/100 km²; parametr ten najlepiej wygląda w województwie śląskim, właśnie ze względu na stanowienie rdzenia gospodarczo-przemysłowego dawnego zaboru pruskiego (16 km/100 km²). Zresztą wszystkie ziemie pomorskie cechuje wskaźnik gęstości linii kolejowych wyższy lub zbliżony do średniej krajowej (wyjątkami są zachodniopomorskie – 5,2 km/100 km² i warmińsko-mazurskie – 4,5 km/100 km²). Jeśli zaś chodzi o układ dróg żelaznych na ziemiach wschodnich, będących onegdaj pod zaborem rosyjskim, to nie przekracza on wartości 5,9 km/100 km², zaś najniższy poziom osiąga w województwie podlaskim – 3,4 km/100 km². Jeśli chodzi o gęstość linii kolejowych w województwach dawnego zaboru austriackiego, to wynosi ona odpowiednio: małopolskie 7,4 km/100 km² i podkarpackie 5,2 km/100 km² (ryc. 1.). Podsumowując – gęstość sieci kolejowej Polski zachodniej jest o 1/3 wyższa niż wschodnich obszarów kraju [Bank Danych Lokalnych GUS, dane na 2013 r.]. Różnice w rozkładzie infrastruktury kolejowej pomiędzy obszarami dawnych zaborów stale się zmniejszają z powodu likwidacji od lat 90. XX w. lokalnych linii kolejowych (zwłaszcza w województwach dolnośląskim i opolskim).



* województwa wielkopolskie, kujawsko-pomorskie i śląskie przynależały do dwóch zaborów, jednakże ze względu na znaczną gęstość sieci kolejowej w części zachodniej województw (dawniej pruskiej) zostały uwzględnione jako województwa zaboru pruskiego

Ryc. 1. Gęstość linii kolejowych w 2013 r. wg województw z uwzględnieniem przynależności do dawnych zaborów

Źródło: opracowanie własne na podstawie Banku Danych Lokalnych GUS (2013 r.).

Analizie pod względem atrakcyjności turystycznej poddane zostały dworce kolejowe znajdujące się w miastach pełniących funkcje głównych ośrodków gospodarczo-społecznych poszczególnych regionów Polski. Wyselekcjonowano 18 tego typu obiektów w stolicach województw (w przypadku kujawsko-pomorskiego i lubuskiego po dwa miasta) (ryc. 2.). Wybór dotyczył najważniejszych stacji w danym mieście, najczęściej dworców głównych (np. Wrocław Główny, Kraków Główny, Warszawa Centralna), rzadziej, w przypadku miast, w których ważność dworców nie jest jednoznacznie określona, wybrano obiekt o największej liczbie obsługiwanych pasażerów (np. Łódź Kaliska w momencie wyłączenia z użytkowania dworca Łódź Fabryczna). Badaniami objęto całe stacje kolejowe, rozumiane jako budynek dworcowy wraz z infrastrukturą kolejową (tory, perony, wiaty przystankowe) oraz urządzeniami (semafory, maszyny, zabytkowe składy kolejowe), będącymi integralną jej częścią.

Dworce kolejowe są miejscem pierwszego kontaktu podróżnych (turystów) z miastem, dla osób przesiadających się często jedynym – na podstawie którego oceniają całą jednostkę administracyjną. Dlatego przy budowie nowych obiektów służących obsłudze pasażerów lub renowacji starych, zwraca się szczególną uwagę na jakość i oryginalność rozwiązań architektonicznych (np. przeszklony i oświetlany dach budynku w Poznaniu czy witraż w Gdańsku). O ważnej roli, jaką w rozwoju – w tym turystycznym – miast odgrywają dworce kolejowe, może świadczyć fakt licznych inwestycji tego rodzaju w Polsce w ostatnich latach: przebudowy w Krakowie, Katowicach, Poznaniu, Bydgoszczy, Toruniu i Szczecinie, renowacje zabytków we Wrocławiu, Gdańsku, Opolu, Białymstoku i Lublinie oraz remont dworca Warszawa Centralna. Główną przyczyną prowadzonych modernizacji była organizacja Euro 2012 w Polsce i na Ukrainie. Obecnie w planach jest także budowa nowego dworca w Olsztynie. Należy dodać, iż współcześnie wznoszone obiekty kolejowe to nie tylko miejsca obsługi podróżnych, ale całe kompleksy handlowo-usługowo-kulturalne (np. Galeria Katowicka, Galeria Krakowska, Poznań City Center).



Ryc. 2. Mapa sieci kolejowej Polski

Źródło: opracowanie własne na podstawie „Mapy Interaktywnej Linii Kolejowych”.

Materiały badawcze i metodologia oceny potencjału turystycznego dworców kolejowych

Materiałami badawczymi były przede wszystkim internetowe bazy danych infrastruktury transportowej: *Bank Danych Lokalnych GUS*, *Mapa Interaktywna Linii Kolejowych*, *Portal Polskich Kolei Państwowych*, *Portal Polskich Linii Kolejowych*, *Atlas Kolejowy Polski*, *System Informacji Transportu Kolejowego*, dane Urzędu Transportowego (UTK), publikacje krajowe i zagraniczne dotyczące infrastruktury kolejowej oraz dokumentacja inwentaryzacyjna i fotograficzna sporządzona podczas badań terenowych.

Wstępem do badań nad potencjałem turystycznym dworców kolejowych w Polsce był rekonesans terenowy, podczas którego zebrano informacje o budynkach dworców, ich wyposażeniu, stanie zachowania oraz dane techniczne, a także wykonano dokumentację fotograficzną. Kwerenda odbywała się w latach 2013-2015. W pracy wykorzystano metody studialne, takie jak analiza, interpretacja i obróbka materiałów źródłowych. W celu oceny potencjału turystycznego czynnych dworców kolejowych w Polsce zaproponowano autorskie kryteria oceny uwzględniające ich wartości: architektoniczne, historyczne, techniczne,

komunikacyjne, estetyczne a także atrakcje dodatkowe, a więc wszystkie elementy świadczące o potencjale turystycznym obiektów. Propozycję kryteriów oceny zawiera tabela 1. Potencjał turystyczny rozumiany jest w artykule jako zasoby materialne – przyrodnicze, kulturowe, dostępność komunikacyjna, wyposażenie w bazę towarzyszącą turystyce oraz uwarunkowania techniczne, ekonomiczne, społeczne i polityczne, które mogą być wykorzystywane do uprawiania turystyki [Bosiacki, Hołderna-Mielczarek 2010, s. 42-43]. Suma punktów przyznanych w procesie oceny świadczy o wielkości potencjału turystycznego obiektów dworcowych. Do prezentacji wyników analizy wykorzystano metody kartograficzne i GIS, wykonując mapy w oprogramowaniu *MapInfo Professional 12,5*.

Tabela. 1. Kryteria oceny dworców kolejowych w Polsce

WAR-TOŚCI	RODZAJ KRYTERIUM	CHARAKTERYSTYKA	PUNKTY
1. ARCHITEKTONICZNE	1.1 styl architektoniczny	budynek wybudowany w konkretnym stylu	1
		budynek bezstylowy	0
	1.2 detale architektoniczne	obecność charakterystycznych detali architektonicznych	1
		brak detali architektonicznych	0
	1.3 rodzaj konstrukcji dworca	charakterystyczna i unikalna (np. halowa, podziemna)	1
		przeciętna, nie wyróżniająca się	0
	1.4 reprezentatywność lokalnej architektury	regionalizm odzwierciedlony w architekturze budynku, detalach	1
		brak przejawów regionalnej architektury	0
	1.5 wpis do rejestru zabytków	objęty wpisem	1
		nieobjęty wpisem	0
2. HISTORYCZNE	2.1 wiek obiektu	powyżej 100 lat	1
		do 100 lat	0
	2.2 związek miejsca z wydarzeniami historycznymi	miały miejsce wydarzenia historyczne	1
		wydarzenia historyczne nie miały miejsca	0
	2.3 związek miejsca z postaciami historycznymi	miejsce związane z postacią historyczną	1
		miejsce niezwiązane z postacią historyczną	0
	2.4 obecność tablic pamiątkowych, pomników	obecne tablice, pomniki	1
		brak tablic, pomników	0
2.5 historyczne połączenia kolejowe (kultowe składy, trasy), położenie na ważnych historycznie szlakach kolejowych np. warszawsko-wiedeńskim	dworzec położony na historycznym szlaku, kursował przez niego historyczny skład	1	
	brak tradycji kolejowej	0	
3. TECHNICZNE	3.1 liczba kierunków wylotowych	powyżej 5	1
		od 1 do 4	0
	3.2 liczba peronów	powyżej 5	1
		od 1 do 4	0
	3.3 zadaszenie i zabudowa peronów	całkowicie zadaszone	1
		częściowo zadaszone	0
	3.4 całodobowa dostępność kas biletowych i obecność automatów samoobsługowych	dostępne całodobowo	1
		dostępne z ograniczeniami lub brak	0
	3.5 poczekalnia dworcowa czynna całą dobę	dostępna	1
		dostępna z ograniczeniami lub brak	0

WAR-TOŚCI	RODZAJ KRYTERIUM	CHARAKTERYSTYKA	PUNKTY
4. KOMUNIKACYJNE	4.1 liczba połączeń na dobę *	powyżej 100	1
		poniżej 100	0
	4.2 liczba przewoźników	4 i więcej	1
		od 1 do 3	0
	4.3 połączenia międzynarodowe	istnieją	1
		brak	0
	4.4 pociąg Intercity Premium (pendolino)	kursuje	1
nie kursuje		0	
4.5 dojazd do stacji i infrastruktura parkingowa	połączenia autobusowe/tramwajowe i obecność parkingu dworcowego	1	
	ograniczone połączenia autobusowe/tramwajowe, brak parkingu	0	
5. ESTETYCZNE	5.1 stan zachowania	zadowolający	1
		niezadowolający	0
	5.2 utrzymywanie czystości	zadowolające	1
		niezadowolające	0
	5.3 zagospodarowanie obiektu	obiekt w pełni zagospodarowany i użytkowany	1
		obiekt w części niezagospodarowany i nieużytkowany	0
	5.4 dbałość o estetykę (kwiaty, ławki, zegary, przejrzyste tablice informacyjne, wystawy)	obecna	1
brak		0	
5.5 dbałość o obejście dworca (wygląd placu przydworcowego, dojścia na perony)	zadbane, zagospodarowane (drzewa, bruk, ławki)	1	
	zaniedbane	0	
6. DODATKOWE	6.1 obecność atrakcji towarzyszących (wystawy zabytkowych lokomotyw, muzeum, izba regionalna itd.)	obecne	1
		brak	0
	6.2 punkty gastronomiczne	więcej niż 2	1
		1 punkt lub brak	0
	6.3 punkty handlowe	więcej niż 2	1
		1 punkt lub brak	0
	6.4 punkt informacji kolejowej	obecny	1
brak		0	
6.5 punkt informacji turystycznej	obecny	1	
	brak	0	

* - informacja aktualna na dzień 15.07.2015 r.

Źródło: opracowanie własne.

Ocena potencjału turystycznego według przyjętych kryteriów

Zgodnie z zaproponowanymi kryteriami (tab. 1) dokonano oceny potencjału turystycznego wybranych 18 polskich dworców kolejowych. Jak już wspomniano, obiekty te oceniano pod względem: wartości kulturowych (architektonicznych i historycznych), funkcjonalności (technicznych i komunikacyjnych) oraz stanu zagospodarowania i obecności infrastruktury dodatkowej. Podczas oceny każdy dworzec kolejowy mógł uzyskać maksymalnie 30 punktów (6 kryteriów oceny, za każde od zera do pięciu punktów). Wyniki waloryzacji potencjału turystycznego wszystkich dworców kolejowych przedstawia tabela 2.

Wstępna analiza wyników pozwala wydzielić 3 grupy budynków pod względem ich wartości turystycznej.

Najwyższą sumę punktów uzyskały dworce kolejowe w Wrocławiu (29) (ryc. 4) i Gdańsku (27) oraz w Opolu (ryc. 5) i Poznaniu (ryc. 3) (po 25), o czym w przypadku tej grupy decydują przede wszystkim znaczenia kulturowe, techniczne oraz dobra dostępność komunikacyjna. Wszystkie te budowle są obiektami zabytkowymi (w przypadku Poznania Dworce Letni i Zachodni), o wysokich walorach architektonicznych i historycznych. Dodatkowo każda z tych stacji posiada bardzo liczne połączenia kolejowe krajowe i międzynarodowe zapewniane przez kilku przewoźników, wszystkie obiekty z tej grupy zostały odrestaurowane (Wrocław, Gdańsk, Opole, Dworzec Letni w Poznaniu) lub uzupełnione o nową infrastrukturę (nowy budynek dworca Poznań Główny), co świadczy o dobrym stanie zachowania i estetyce oraz bogatej ofercie gastronomiczno-handlowej.

Drugą grupę stanowią dworce kolejowe o średnim potencjale turystycznym, za który odpowiadają wysokie walory kulturowe przy słabej dostępności komunikacyjnej (Białystok, Lublin, Rzeszów) lub dobra dostępność komunikacyjna i nowoczesność obiektu, ale bez wartości kulturowych (Katowice, Kraków, Warszawa Centralna). W tej grupie znalazły się również budowle o przeciętnych wartościach zarówno pod względem kulturowym, jak i dostępności komunikacyjnej (Szczecin Główny, Bydgoszcz Główna, Łódź Kaliska, Toruń Główny). Dworce w tej grupie uzyskały maksymalnie 21 punktów (Bydgoszcz Główna, Kraków Główny, Szczecin Główny, Warszawa Centralna), zaś najmniej 15 – Łódź Kaliska.

W trzeciej grupie znalazły się dworce kolejowe o najniższej wartości, zarówno pod względem kulturowym, jak i dostępności komunikacyjnej – wszystkie uzyskały mniej niż połowę punktów (Gorzów Wielkopolski, Kielce, Olsztyn, Zielona Góra). Za niską ocenę odpowiadają braki: walorów kulturowych (przeważnie zaniedbane pokomunistyczne hale dworcowe – Olsztyn, Kielce – albo nowoczesne bezstylowe budynki – Zielona Góra); wyposażenia w obiekty usługowe (lub niewystarczająca ich liczba i jakość) oraz ograniczona dostępność komunikacyjna (niewiele połączeń i przewoźników). W tej grupie najwyższą pozycję uzyskał dworzec kolejowy w Zielonej Górze (12 punktów), zaś najniższą – w Olsztynie (9 punktów).



Ryc. 3. Dworzec kolejowy w Poznaniu: A – Dworzec Letni (Cesarski), B – Dworzec Zachodni, C – nowoczesny dworzec Poznań Główny, D – iluminacja świetlna na dachu dworca

Źródło: fot. A, C, D - K. Pukowiec, B - W. Kurda.

Tab. 2. Ocena potencjału dworców kolejowych w Polsce na podstawie ustalonych kryteriów

WARTOŚCI DWORCE	ARCHITEKTONICZNE 1.1+1.2+1.3+1.4+1.5	HISTORYCZNE 2.1+2.2+2.3+2.4+2.5	TECHNICZNE 3.1+3.2+3.3+3.4+3.5	KOMUNIKACYJNE 4.1+4.2+4.3+4.4+4.5	ESTETYCZNE 5.1+5.2+5.3+5.4+5.5	DODATKOWE 6.1+6.2+6.3+6.4+6.5	SUMA
BIALYSTOK	1+1+0+0+1	1+1+1+1+1	0+0+0+0+1	0+1+1+0+1	1+0+0+0+1	1+0+1+1+0	17
BYDGOSZCZ GŁÓWNA*	1+1+0+0+1	1+1+1+0+1	1+1+1+1+1	1+1+1+0+1	1+0+0+1+0	1+0+1+1+0	21
GDAŃSK GŁÓWNY	1+1+1+1+1	1+1+0+1+1	0+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+0	27
GORZÓW WIELKOPOLSKI	0+0+0+0+0	0+0+0+0+0	0+1+1+1+1	0+0+0+0+0	1+1+1+0+1	1+0+1+1+0	11
KATOWICE	0+1+0+0+0	0+0+0+0+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	0+1+1+1+0	20
KIELCE	1+0+0+0+0	0+1+1+1+1	0+0+0+1+1	0+0+0+0+1	1+0+0+0+0	0+0+1+1+0	11
KRAKÓW GŁÓWNY**	0+0+1+0+0	0+0+0+0+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	0+1+1+1+1	21
LUBLIN	1+1+1+0+1	1+1+0+1+1	0+0+1+1+1	0+0+1+0+0	1+1+1+1+1	1+0+1+1+0	20
ŁÓDŹ KALISKA	0+0+1+0+0	0+0+0+0+0	0+1+0+1+1	1+1+0+0+0	1+1+1+1+1	0+1+1+1+1	15
OLSZTYN	1+0+0+0+0	0+0+0+0+0	1+0+1+1+1	0+0+0+0+0	0+0+0+0+0	1+1+1+1+0	9
OPOLE	1+1+1+0+1	1+1+0+0+1	1+1+0+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+0	25
POZNAŃ GŁÓWNY***	1+1+1+0+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+0+1	1+1+1+1+0	0+1+1+1+0	25
RZESZÓW	1+1+0+0+1	1+1+0+0+1	0+0+0+1+1	0+1+1+0+1	1+1+0+1+0	1+1+1+1+0	18
SZCZECIN GŁÓWNY	1+0+0+0+0	1+1+0+1+1	1+0+1+1+1	1+1+1+0+1	0+1+1+1+1	1+1+1+1+0	21
TORUŃ	1+1+0+0+0	1+1+1+0+0	1+0+1+1+1	1+1+1+0+1	1+0+0+0+0	1+1+1+1+0	18
WARSZAWA CENTRALNA	1+0+1+0+0	0+0+0+0+1	1+0+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+0	21
WROCŁAW GŁÓWNY	1+1+1+0+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	1+1+1+1+1	29
ZIELONA GÓRA	0+0+0+0+0	0+0+0+0+1	0+0+0+1+1	0+1+1+0+0	1+1+1+0+0	1+1+1+1+0	12

* w ocenie uwzględniono dworzec tymczasowy oraz odrestaurowany Dworzec Wyspowy

** w ocenie pominięty został dawny budynek dworca kolejowego (zabytkowy), gdyż nie pełni funkcji kolejowej

*** ocenie podlega cały kompleks, łącznie z Dworcami Zachodnim i Letnim, gdyż stale pełnią funkcje kolejowe

Źródło: opracowanie własne.



Ryc. 4. Dworzec kolejowy we Wrocławiu

Źródło: K. Pukowiec.

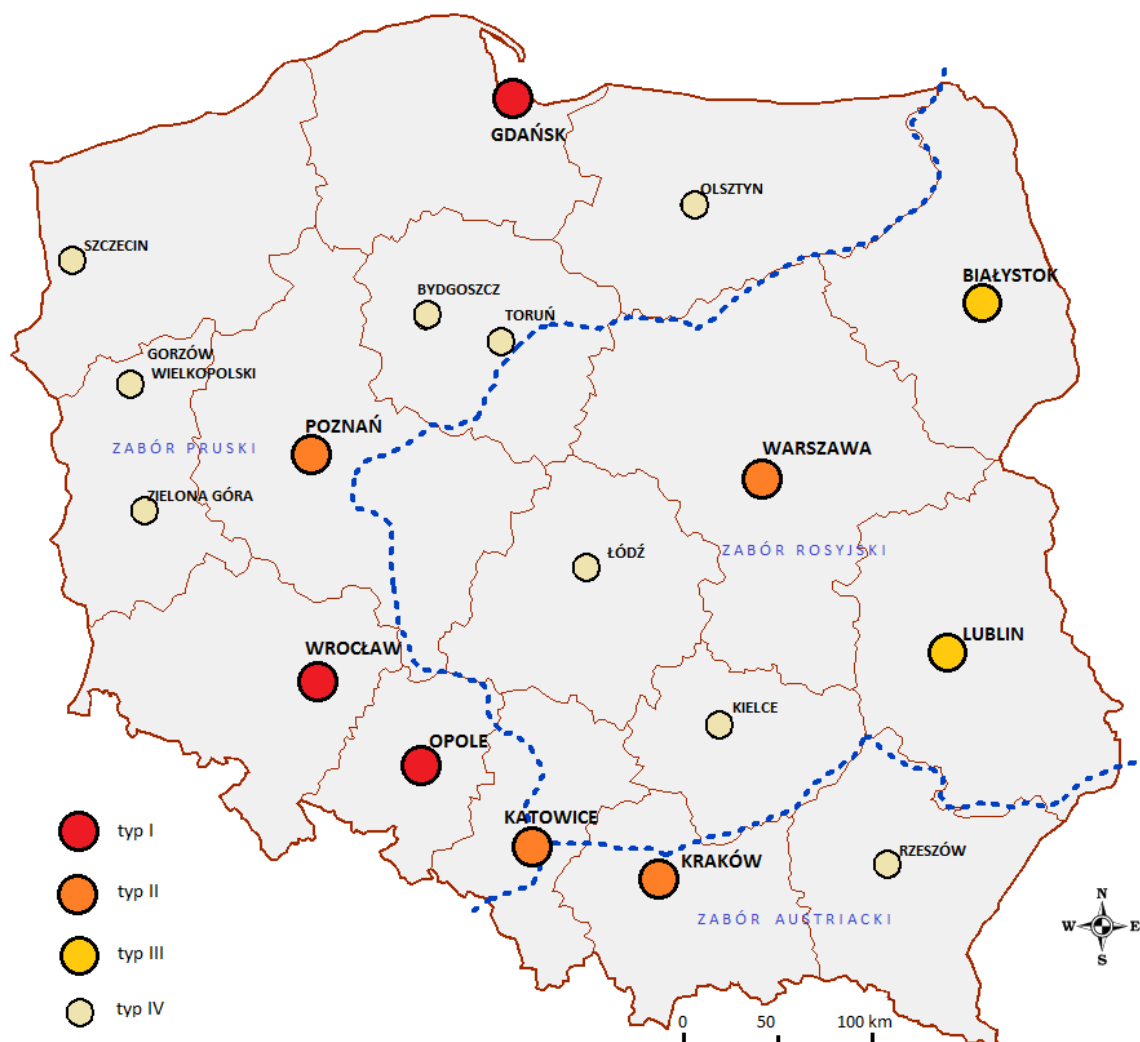


Ryc. 5. Dworzec kolejowy w Opolu

Źródło: W. Kurda.

Potencjał turystyczny dworców kolejowych w Polsce

Na podstawie przeprowadzonej oceny potencjału wydzielono 4 typy dworców kolejowych (ryc. 5) trzy pierwsze z nich odnoszą się do obiektów wybitnie atrakcyjnych przynajmniej w jednej kategorii. Typ pierwszy stanowią obiekty o najwyższym potencjale turystycznym wynikającym z walorów kulturowych i funkcjonalności. Typ drugi tworzą budowle o wysokim potencjale turystycznym wynikającym z zastosowania nowoczesnych rozwiązań architektonicznych i wybitnej funkcjonalności. Typ trzeci z kolei reprezentują dworce o wyjątkowych wartościach kulturowych, jednak mające ograniczoną dostępność i funkcjonalność. Ostatni typ – czwarty reprezentują konstrukcje niewyróżniające się pod względem atrakcyjności turystycznej.



Ryc. 6. Typologia dworców kolejowych pod względem ich potencjału turystycznego

Źródło: opracowanie własne.

Typ I. Najwyższy potencjał turystyczny posiadają stare, zabytkowe dworce kolejowe, które w ostatnich latach zostały gruntownie odrestaurowane, związane z ważnymi wydarzeniami historycznymi, z dobrze rozwiniętą siatką połączeń; a to obiekty we Wrocławiu, Gdańsku i Opolu (ryc. 4). Obiekty te mogą stanowić stały punkt na trasie miejskich wycieczek po cennych architektonicznie obiektach zabytkowych.

Dworzec kolejowy we Wrocławiu (ryc. 3), powstały w latach 1855-1857 jako największy dworzec w Prusach, został zaprojektowany przez Wiliama Grapowa w stylu neogotyckim z licznymi detalami architektonicznymi, takimi jak m.in. ryzality, wieże zwieńczone blankami określane jako neomauretańskie, kasetony na suficie hali dworcowej. Cenna pod względem architektonicznym jest także konstrukcja nad peronami – zadaszenie w formie tunelu określane jako halowe [Dobrzyniecki 1997, s. 258-259]. Budowla jest związana z wydarzeniami historycznymi z okresu II wojny światowej oraz postacią aktora Zbigniewa Cybulskiego, który zginął wsiadając do pociągu (na peronie znajduje się tablica z informacją o tym wydarzeniu). Ponadto przez dworzec w Wrocławiu oraz Opolu w latach 30. XX w. kursował legendarny pociąg „Latający Ślązak” relacji Bytom – Berlin, który pokonywał tę trasę w 4 godziny i 25 minut, osiągając maksymalną prędkość 160 km/h; był jednym z serii „latających” pociągów kursujących wówczas w Niemczech [Kunce 2014, s. 59].

Dworzec kolejowy w Gdańsku wybudowano w latach 1896-1900 w stylu renesansu gdańskiego, z następującymi detalami nawiązującymi do epoki odrodzenia i baroku: wieża

zegarowa (wieża wodna) zwieńczona baniastą kopułą, piaskowcowy tymparon, zdobione pinakle, woluty i półkolisty witraż [Liszaj, Kastelik 2011, s. 29-35]. Głównym materiałem budowlanym jest czerwona cegła, zaś zdobienia wykonano z jasnego piaskowca. Podczas II wojny światowej dworzec kolejowy został spalony przez Armię Czerwoną i odbudowany tuż jej zakończeniu, jednakże bez spadzistych dachów [Masłowski 2009]. Do gdańskiego dworca kursowała z Warszawy „Strzała Bałtyku” – czyli kolejny pociąg z serii „latających” w latach 30. XX w. w Niemczech.

Typ II. Nieco niższy potencjał turystyczny posiadają nowoczesne dworce kolejowe, powstałe w przeciągu ostatnich kilku lat, dobrze skomunikowane z rozwiniętą bazą handlową i usługową – są to obiekty w Krakowie, Katowicach, Poznaniu¹, Warszawie. Pod względem architektonicznym reprezentują one współczesne nurty i rozwiązania. Dworce w tym typie mogą być miejscem destynacji turystów zainteresowanych nowoczesną architekturą uzupełnioną o wydarzenia kulturalne i pokazy artystyczne.

Na kompleks dworca kolejowego w Poznaniu (ryc. 2) składają się *de facto* trzy odrębne stylowo i historycznie budowle. Pierwszą z nich jest Dworzec Letni, wzniesiony na potrzeby podróży cesarza Wilhelma II w 1902 roku, drugą – Dworzec Zachodni w stylu neoklasycystycznym z motywami *art deco*, z lat 1925-1928, ostatnią – nowoczesny Dworzec Główny powstały w 2012 roku. Współczesna bryła posiada unikalną konstrukcję, w której hala dworcowa znajduje się ponad peronami. Detalami architektonicznymi są stalowe słupy, przeszklone ściany i dach, na którym w nocy odbywają się pokazy świetlne. Dworzec połączony jest z centrum handlowym tworząc Poznań City Center [Stachowiak 2013, s. 24-25]. Zabytkowy budynek Dworca Letniego związany jest z postaciami historycznymi: cesarza Wilhelma II oraz Ignacego Paderewskiego, którego wizyta przyczyniła się bezpośrednio do wybuchu powstania wielkopolskiego.

Typ III. Kolejną podgrupę stanowią dworce kolejowe mieszczące się w zabytkowych budynkach, jednakże nieleżące na głównych szlakach komunikacyjnych; w poczet tej kategorii zaliczono obiekty w Lublinie i Białymstoku, jako dawne dworce zaboru rosyjskiego. Reprezentują unikatowe wartości architektoniczne i historyczne, znacznie różniące się od zabytkowych budynków stacyjnych dawnych ziem pruskich; z tego względu stanowią niepowtarzalne przykłady architektury XIX-wiecznej Polski wschodniej i widnieją w rejestrach obiektów zabytkowych. Charakterystyczną ich cechą jest brak połączenia hali dworcowej z pozostałą częścią stacji – budynek to osobny, wolnostojący obiekt, z którego nie ma bezpośrednich, zadaszonych przejść na perony.

Dworzec kolejowy w Lublinie powstał w 1877 roku według projektu Witolda Lanciego reprezentując styl eklektyczny. Po II wojnie światowej był wielokrotnie przebudowywany i uzupełniany o detale, m.in.: attykę z orłem oraz wolutami, zegar, a także dwie wieże przy wejściu głównym, które nadały bryle oryginalny wygląd. Zabytkowymi elementami stacji kolejowej w Lublinie są żurawie wodne i stara lokomotywa [Kawałko, Nestorowicz 2012, s. 399].

Typ IV. Ostatni typ stanowią dworce kolejowe, które nie wyróżniają się szczególnymi wartościami żadnego z ocenianych kryteriów. Prawdopodobnie jest to spowodowane trwającymi pracami modernizacyjnymi i renowacyjnymi w większości obiektów; przypuszcza się, że po zakończeniu prac większość z nich znajdzie się w drugiej grupie zaproponowanej typologii (nowoczesnych dworców). Aktualnie na podstawie przedstawionych ocen, potencjalnie nie są konstrukcjami cennymi pod względem turystycznym.

¹ Do tej grupy postanowiono zaliczyć również dworzec kolejowy w Poznaniu, ze względu na fakt, iż większość ruchu podróżnych koncentruje się w nowoczesnej hali dworca, zaś zabytkowe Dworce Letni i Zachodni są uzupełnieniem całego kompleksu kolejowego o element historyczny.

Wnioski z przeprowadzonej analizy potencjału turystycznego dworców kolejowych

Na podstawie przeprowadzonych badań, oceny według zaproponowanych kryteriów i dokonaniu typologii wybranych dworców kolejowych w Polsce zauważono następujące prawidłowości:

1. Najatrakcyjniejsze turystycznie dworce kolejowe występują w miastach o równie wysokiej atrakcyjności turystycznej (Wrocław, Gdańsk, Opole).
2. Najwartościowsze pod względem turystycznym są dawne pruskie dworce kolejowe, które nie podlegały znacznym przebudowom, a jednocześnie – ze względu na swoje wartości architektoniczne i historyczne – zostały uznane za zabytki.
3. Najmniej atrakcyjne są postkomunistyczne dworce, które powstały w latach 50. i 60 XX w., w miejscu wyburzonych stylowych obiektów dworcowych (Olsztyn, Kielce).
4. Wysoka ocena potencjału turystycznego dworców kolejowych nie koresponduje z wielkością miasta, o czym świadczy brak Warszawy, Krakowa i Łodzi w grupie najbardziej atrakcyjnych obiektów, a obecność Opola.
5. Zauważalna jest stosunkowo niska ocena dworca Warszawa Centralna jako głównego obiektu kolejowego w stolicy.
6. Ze względu na nowe podejście w badaniach nad potencjałem turystycznym obiektów kolejowych warto uzyskane wyniki porównać z opiniami pasażerów, uzyskanymi za pomocą np. badań ankietowych, co otwiera dodatkowe perspektywy badawcze.

Wiele dworców kolejowych w Polsce posiada znaczny potencjał turystyczny, co potwierdzają uzyskane wyniki badań. Artykuł pozwolił wyróżnić spośród dworców kolejowych w miastach wojewódzkich te, które charakteryzują się największym potencjałem, często niedostatecznie wykorzystywanym. Dworce kolejowe w Gdańsku, Wrocławiu i Opolu, mogą stanowić znaczącą atrakcję turystyczną dla miasta. W celu rozszerzenia oferty turystycznej tych obiektów należy podjąć działania w kierunku udostępniania informacji o dworcach w systemach miejskich informacji turystycznych, wydania powszechnie dostępnych folderów i ulotek informacyjnych o historii zabytkowych dworców, wpisania dworców do miejskich szlaków zabytków techniki czy chociażby utworzenia stron internetowych o tematyce kolejowej, poświęconych konkretnym obiektom. Ciekawym pomysłem wydaje się zorganizowanie na terenie dworców warsztatów dla dzieci i dorosłych, spacerów z przewodnikiem np. z okazji Dnia Kolejarza. Jednoznacznie można stwierdzić, że większość spośród analizowanych dworców kolejowych posiada wysoki potencjał turystyczny, jednakże nie jest on dostrzegany i odpowiednio wypromowany, zaś z artykułu jasno wynika, iż czynne dworce kolejowe mogą być obiektami zainteresowania turystyki kulturowej.

Bibliografia:

- Ballesteros E.R., Ramirez M.H., 2007, *Identity and Community – Reflections on the Development on Mining Heritage Tourism in Southern Spain*, "Tourism Management", nr 28, p. 677-687.
- Becker Ch., 1993, *Kulturtourismus. Eine Einführung*, [w:] Ch. Becker, A. Steinecke (red.) *Kulturtourismus in Europa. Wachstum ohne Grenzen?* Europäisches Tourismus Institut, Universität Trier, t. 2, Trier.
- Bosiacki S., Holderna-Mielcarek B., 2010, *Potencjał turystyczny Poznania jako podstawa kreowania produktów markowych*, „Potencjał turystyczny. Zagadnienia ekonomiczne”, nr 591, Uniwersytet Szczeciński, Szczecin, s. 39-53.
- Conlin M.V., Bird G.R., 2014, *Railway Heritage and Tourism: Global Perspective*, Channel View Publications, Bristol.
- Conlin M.V., Jolliffe L. (edts.), 2011, *Mining Heritage and Tourism. A Global Synthesis*, Routledge Advances in Tourism, London, New York.

- Dobrzyński A., 1997, *Dworzec kolejowy Wrocław Główny*, [w:] Atlas architektury Wrocławia, Budowle sakralne. Świeckie budowle publiczne, J. Harasimowicz (red.), Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Hall D., 2005, *Transport Tourism. Travelling through Heritage and Contemporary Recreation* [in:] Niche Tourism: Contemporary Issues, Trends and Cases, M. Novelli (red.), Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford, Brulington, p. 89-98.
- Halsall D.A., 2001, *Railway Heritage and the Tourist Gaze: Stoomtram Hoorn-Medemblik*, "Journal of Transport Geography", nr 9, p. 151-160.
- Jędrysiak T., 2008, *Turystyka kulturowa*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Kaczmarek A., Przybyła A., 2010, *Wykorzystanie potencjału przemysłowego i poprzemysłowego na potrzeby turystyki. Przykład Szlaku Zabytków Techniki Województwa Śląskiego*, „Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego Polskiego Towarzystwa Geograficznego”, nr 14, s. 207-228.
- Kalka D., 2013, *Raport z analizy potencjału turystyczno-kulturowego powiatu świdnickiego*, Turystyka Kulturowa nr 8/2013, s. 58-75.
- Kawałko P., Nestorowicz Z., 2012, *Lublin. Przewodnik*, Gaudium, Lublin.
- Kowalczyk A., 2008, *Współczesna turystyka kulturowa*, [w:] A. Kowalczyk (red.), Turystyka kulturowa. Spojrzenie geograficzne., Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego., Warszawa, s. 9-57.
- Kowol M., Różycki P., 2008, *Turystyka przemysłowa w Tarnowskich Górach*, „Geoturystyka”, nr 3 (14), s. 41-48.
- Kunce A., 2014 (red.), *Narracje dla Górnego Śląska*. Cz. 1 – Górny Śląsk – miejsce, nr 22.
- Lamparska-Wieland M., Srokosz Z., Lamparski H., 2002, *Odtworzenie Kopalni Doświadczalnej Węgla Kamiennego „M-300” w Zabrze oraz jej przekształcenie na Skansen Górnictwa Podziemnego „Guido”*, „Przegląd Górniczy” vol. 58 nr 6, s. 30-38.
- Lee R., 2011, *Potential Railway World Heritage Sites in Asia and the Pacific*, “York University Institute of Railway Studies & Transport History Working Papers”, p. 1-20.
- Liszaj T., Kastelik M., 2011, *Zabytkowe dworce w Polsce*, Dragon, Bielsko-Biała.
- Majewski J., 2000, *Koleje wąskotorowe w układach lokalnych*, „Studia Regionalne i Lokalne”, nr 4 (4), s. 153-171.
- Masłowski A., 2009, *Dworzec Główny w Gdańsku*, <http://ibedeker.pl/obiekty/dworzec-glowny-w-gdansk/> [dostęp 21.07.2015].
- Mikos von Rohrscheidt A., 2008, *Turystyka kulturowa. Fenomen. potencjał. Perspektywy*, KMB DRUK i GWSHiM „Milenium”, Gniezno.
- Mikos von Rohrscheidt A., 2009, *Waloryzacja turystyczno-kulturowa powiatu wolsztyńskiego*, „Turystyka Kulturowa”, nr 9/2009, s. 53-61.
- Orbasli A., Woodward S., 2008, *A Railway “Route” as a Linear Heritage Attraction: The Hijaz Railway in the Kingdom of Saudi Arabia*, “Journal of Heritage Tourism”, Vol. 3, Issue 3, p. 159-175.
- Wanhill S., 2000, *Mines – A Tourist Attraction: Coal Mining in Industrial South Wales*, [Journal of Travel Research”, 39 (1), p. 60-69.
- Wendt J.A., 2000, *Dostępność komunikacyjna ośrodków władzy wojewódzkiej*, „Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG”, t. VI, s. 183-204.
- Stachowiak M., 2013, *Nowy Dworzec Poznań Główny*, „Poznański Informator Kulturalny, Sportowy i Turystyczny”, nr 10 (264)/2013, Wydawnictwo Miejskie Poznania, s. 24-25.
- Światała-Trybek D., 2014, *Lokomotywy i wagoniki górnicze jako pamiątki historii oraz atrakcje turystyczne*, „Turystyka Kulturowa”, nr 8/2014, s. 33-50.
- Zeilinger S., 2001, *The Works National Railway Museum, York*, “Technology and Culture”, vol. 42, nr 4, 2001, p. 760-763.

Źródła internetowe:

<http://stat.gov.pl>

<http://www.erih.net>

<http://whc.unesco.org>

<http://www.kesr.org.uk>

<http://www.museumstoomtram.nl>

Tourist potential of selected railway stations in Poland

Keywords: tourism of industrial and technical facilities, railway stations, tourist potential

Abstract

The authors of this paper propose a new research approach to tourist potential of technical infrastructure facilities. The paper aims to evaluate the tourist potential of 18 railway stations in Poland. The selected facilities were assessed on the basis of the following criteria: architectural, historical, technical, transport and aesthetic values as well as additional values. The main railway stations in Wrocław, Gdańsk, Opole and Poznań are the most valuable in terms of tourist potential. On the basis of the evaluation results obtained, the typology of the railway stations was made, as a result of which 4 types of facilities were distinguished. The summary of the paper includes a map presenting the railway stations with the highest tourist potential.