

Barbara MISZEWSKA*, Robert SZMYTKIE*

LIKWIDACJA LINII KOLEJOWYCH NA DOLNYM ŚLĄSKU A ZMIANY W STRUKTURZE FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIAST

THE LIQUIDATION OF RAILWAY LINES AND THE CHANGES IN THE FUNCTIONAL AND SPATIAL STRUCTURE OF TOWNS ON LOWER SILESIA

ABSTRACT: The main object of this paper is to examine the influence of the railway lines liquidation on changes in the functional and spatial structures of towns in Lower Silesia. In the article different forms of the posttrail and raiaside areas land use were illustrated, at the assumption that it is the first phase of searching for appropriate forms of using them.

KEY WORDS: urban functional and spatial structure, functional succession, rail network, Lower Silesia

Wprowadzenie

Dolny Śląsk¹ charakteryzował się, na tle pozostałych współczesnych regionów Polski, najwyższą dynamiką rozwoju i największą gęstością sieci kolejowej, wyrażoną długością linii na 100 km². Rozwojowi linii kolejowych towarzyszyła rozbudowa infrastruktury kolejowej: dworców, wiaduktów, przejazdów, tuneli, lokomotywni, parowozowni itp. Apogeum tego procesu zostało osiągnięte w latach 90. XIX w. Do 1945 r. siecią kolejową objęte zostały wszystkie współczesne miasta Dolnego Śląska i znaczny procent wsi.

Przebieg linii kolejowych w sąsiedztwie istniejących miast wpływał bardzo wyraźnie na kierunek ich rozwoju przestrzennego, lokalizację i rozwój przemysłu, a także powstawanie nowych jednostek morfologicznych w postaci osiedli kolejarskich (Mi-

* Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska, Instytut Geografii i Rozwoju Regionalnego, Zakład Geografii Społeczno-Ekonomicznej, e-mail: barbara.lubiczmiszewska@gmail.com, robert.szmytkie@uwr.edu.pl

¹ „Dolny Śląsk” w niniejszym opracowaniu obejmuje obszar województwa dolnośląskiego w jego obecnych granicach.

szewska 2009). Kolej w znaczący sposób przyczyniła się również do rozwoju turystyki w sudeckiej części Dolnego Śląska (Potocki 2009). Rozwój sieci kolejowej stał się jednocześnie impulsem do rozwoju ludnościowego miast oraz rozbudowy infrastruktury komunalnej.

Przez cały okres powojenny na Dolnym Śląsku trwa proces likwidacji linii kolejowych uznanych za nierentowne. Proces ten nasilił się w pierwszych latach transformacji ustrojowej, czego przyczyną było m.in. ograniczenie roli transportu kolejowego. W efekcie wiele spośród dolnośląskich miast zostało pozbawionych połączeń kolejowych. Ich likwidacja powoduje zmiany w zagospodarowaniu miejskiej przestrzeni kolejowej oraz terenów przykolejowych dotąd zajmowanych głównie przez przemysł.

Celem artykułu jest określenie wpływu likwidacji połączeń kolejowych na zmiany funkcjonalno-przestrzenne w miastach Dolnego Śląska oraz zilustrowanie różnych form zagospodarowania terenów kolejowych i przykolejowych, przy założeniu, że jest to pierwsza faza szukania właściwych form ich wykorzystania. Szczególnym przykładem jest tu proces sukcesji funkcjonalnej zachodzący na terenach przemysłowych zlokalizowanych zazwyczaj w sąsiedztwie linii kolejowych.

Okres rozwoju linii kolejowych na Dolnym Śląsku

Rozwój linii kolejowych na terenie Dolnego Śląska został zapoczątkowany w latach 40. XIX w. (a konkretnie w 1842 r. budową pierwszego odcinka linii kolejowej na obecnych ziemiach polskich Wrocław–Oława) i przebiegał tu (jak i w zaborze pruskim) zdecydowanie szybciej niż na obszarach zaboru rosyjskiego i austriackiego (por. Taylor 2007). Proces przyrostu długości sieci kolejowej na Dolnym Śląsku swoje apogeum osiągnął już w latach 90. XIX w. (rysunek 1), kiedy to gęstość sieci kolejowej przekroczyła 10 km na 100 km² powierzchni, a w 1910 r. 13 km na 100 km² (tabela 1). Po 1910 r. miał miejsce proces uzupełniania sieci o linie o znaczeniu lokalnym (Slenczek 1982, Jerczyński, Koziarski 1992).

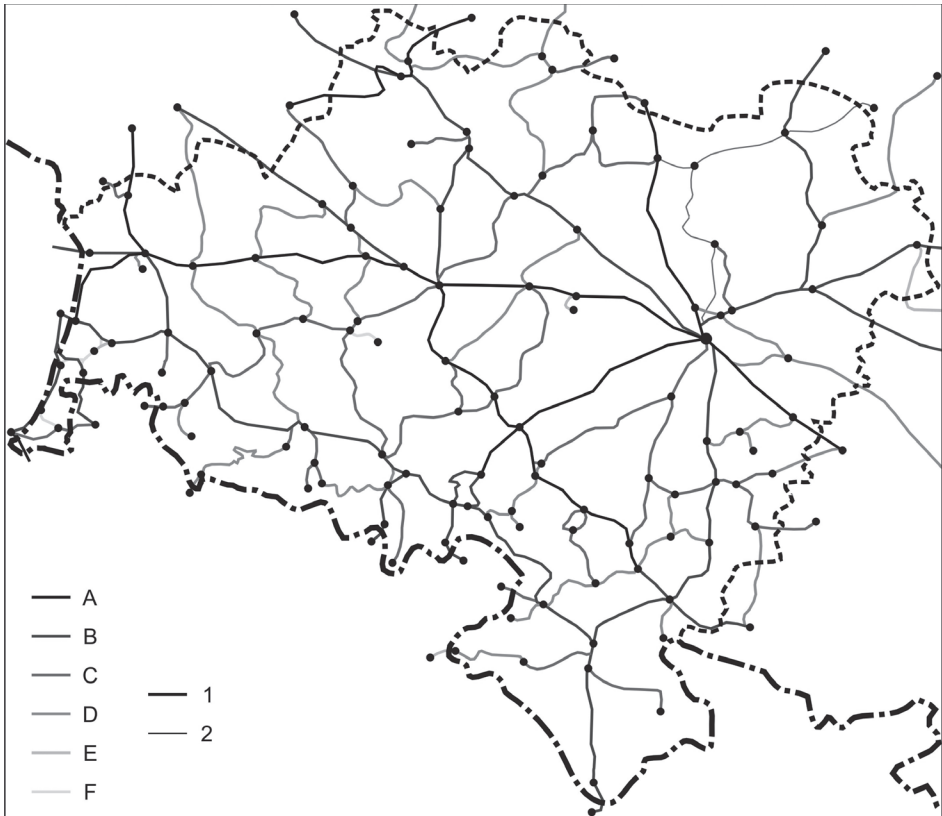
Tabela 1

Gęstość sieci kolejowej w województwie wrocławskim (w granicach z lat 1951–1975)

Lata	Długość oddanych szlaków [km]	Gęstość linii kolejowych [km na 100 km ²]
1842–1871	754	4,0
1872–1910	1692	13,0
1911–1939	182	13,9

Źródło: Slenczek 1982.

Dzięki konsekwentnie realizowanemu zagęszczaniu połączeń kolejowych odziedziłyśmy po wojnie najlepiej rozwiniętą sieć kolejową o bardzo dużej gęstości, która



Rys. 1. Lata budowy linii kolejowych na Dolnym Śląsku. Linie kolejowe powstałe w latach: A – 1842–1860, B – 1861–1880, C – 1881–1900, D – 1901–1920, E – 1921–1945, F – po 1945 r.; 1 – linie normalnotorowe, 2 – linie wąskotorowe

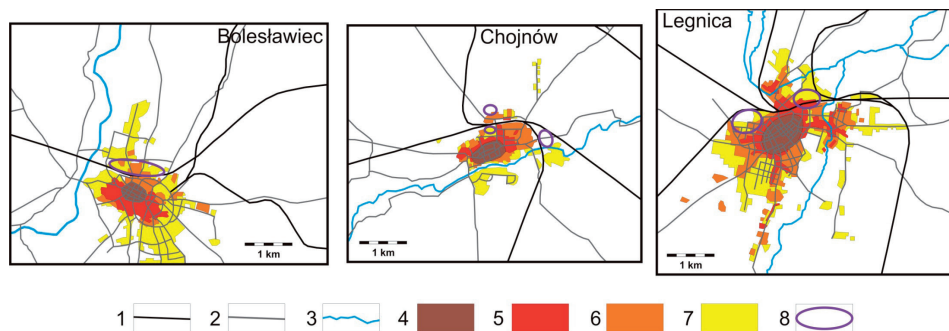
Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Jerczyński, Koziarski 1992, *Atlas Śląska...* 1997, Taylor 2007, Stiasny, Staśkiewicz 2010, www.bazakolejowa.pl, www.jelenia.rail.pl

w 1939 r. wynosiła 13,9 km na 100 km² powierzchni, przy średniej dla Polski w obecnych granicach wynoszącej 6,4 km na 100 km² (Taylor 2007).

Powstawaniu linii kolejowych towarzyszyła rozbudowa infrastruktury transportowej w postaci: budynków dworcowych i stacyjnych, przejazdów, wiaduktów, tuneli, parowozowni, lokomotywowni, posterunków rozrządowych oraz innych urządzeń i obiektów. Nasylenie tymi obiektami (trudno mierzalnymi) było na Dolnym Śląsku również ponadprzeciętne.

Doprowadzenie linii kolejowej do miasta wywoływało niezwykle istotne zmiany w zagospodarowaniu przestrzennym na niespotykaną często dotąd skalę (Miszewska, Szymtyk 2006, Miszewska 2008). Najczęstsze skutki to:

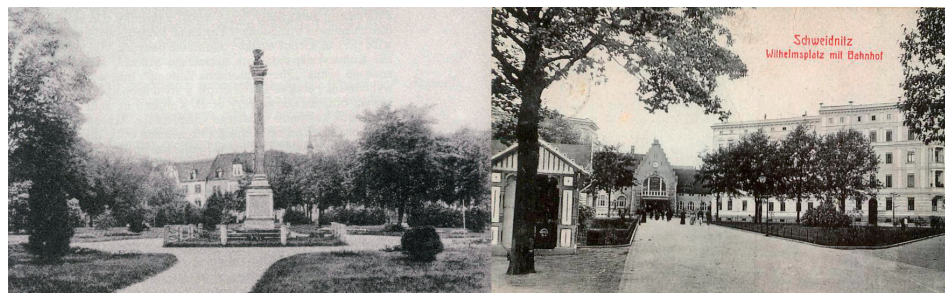
- rozwój przestrzenny miasta w kierunku powstałego dworca kolejowego (rysunek 2);



Rys. 2. Rozwój przestrzenny wybranych miast położonych przy wrocławsko-berlińskiej linii kolejowej. 1 – koleje, 2 – drogi, 3 – rzeki, 4 – miasto lokacyjne, 5 – miasto w połowie XIX w., 6 – miasto do pocz. XX w., 7 – miasto do 1945 r., 8 – XIX-wieczne tereny przemysłowe

Źródło: Miszewska 2008.

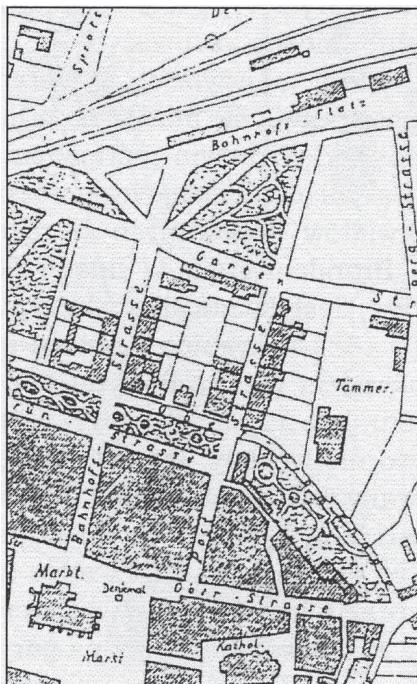
- specyficzne zagospodarowanie przestrzeni przydworcowej w postaci placu zabudowanego budynkami przeznaczonymi na hotele, restauracje, pocztę czy inne gmachy użyteczności publicznej, reprezentacyjne sklepy; tworzenie w ten sposób swoistej przestrzeni publicznej nastawionej na obsługę przyjezdnych i mieszkańców;
- wypełnienie powierzchni placu zielenią, czasami fontanną, pomnikiem, np. Bolesławiec, Świdnica (rysunek 3);



Rys. 3. Plac Dworcowy w Bolesławcu zaprojektowany w latach 70. XIX w. (po lewej) i plac przy dworcu kolejowym w Świdnicy (po prawej)

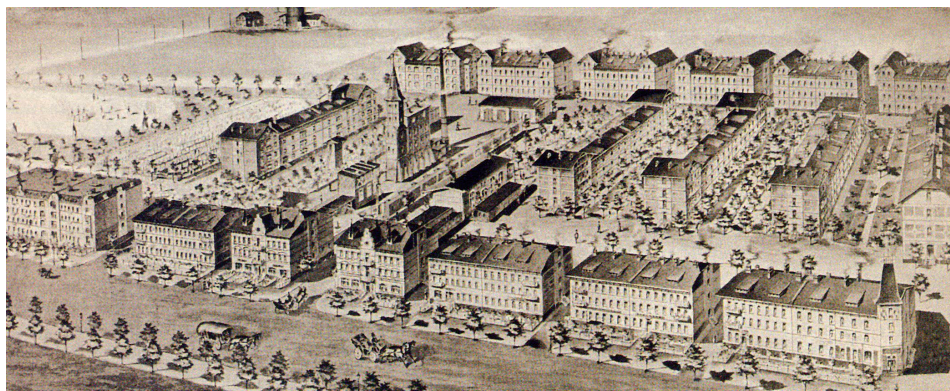
Źródło: Świdnica. Zarys... 1995, Bolesławiec. Zarys... 2001.

- częste przejście przez ulicę prowadzącą do dworca funkcji głównej ulicy miasta ekstramuralnego, np. ul. 1 Maja w Jeleniej Górze;
- tworzenie się nowej jednostki morfologicznej między miastem lokacyjnym a dworcem o odmiennej od dotychczasowej organizacji przestrzeni i zabudowie, np. w Bolesławcu (rysunek 4);
- w miastach węzłowych/rozrządowych powstawanie mieszkaniowych dzielnic kolejarskich, np. Brochów (rysunek 5);



Rys. 4. Bolesławiec w 1883 r. – fragment miasta ektramuralnego

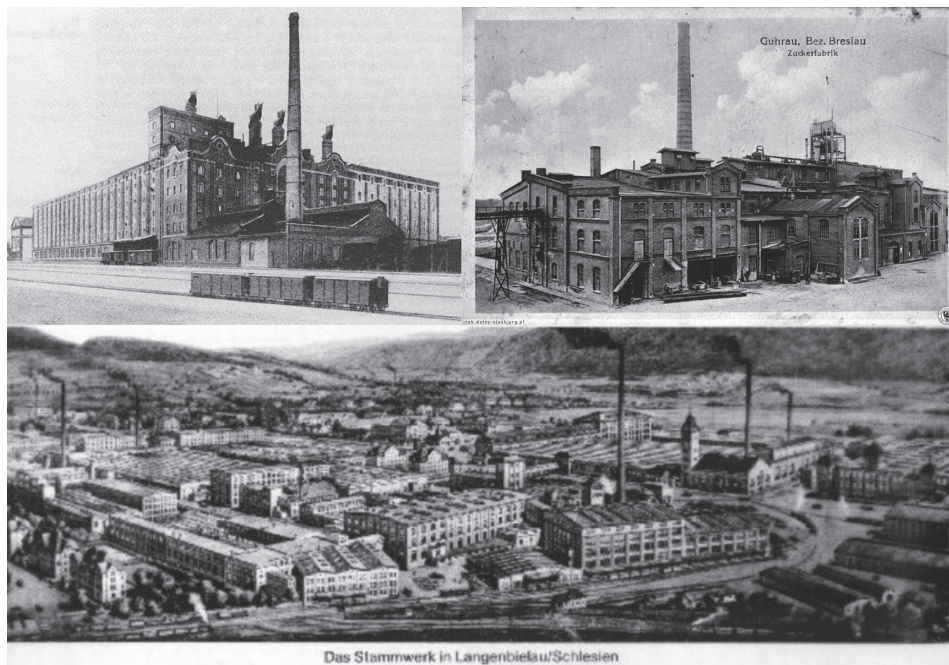
Źródło: Miszewska 2008.



Rys. 5. Osiedle kolejarskie w Brochowie we Wrocławiu z końca XIX w.

Źródło: Harasimowicz, Czechowicz 1998.

– lokalizacja zakładów przemysłowych wzdłuż linii kolejowej, np. Cukrownia w Górze Śl. czy Fabryka Słodu w Strzegomiu (rysunek 6); rozbudowa infrastruktury kolejowej na potrzeby przemysłu, np. bocznice; tworzenie się dzielnic przemysłowych;



Rys. 6. Fabryka siodu w Strzegomiu z pocz. XX w. (na górze po lewej), Cukrownia w Górze Śl. (na górze po prawej), Zakłady Dieriga (późniejszy Bielbaw) w Bielawie (na dole)

Źródło: *Strzegom. Zarys...* 1998, www.dolny-slask.org.pl

– powstawanie na „surowym korzeniu” stacji węzłowych, które dały początek przyszłym miastom, np. Jaworzyna Śl. i Węgliniec (rysunek 7).



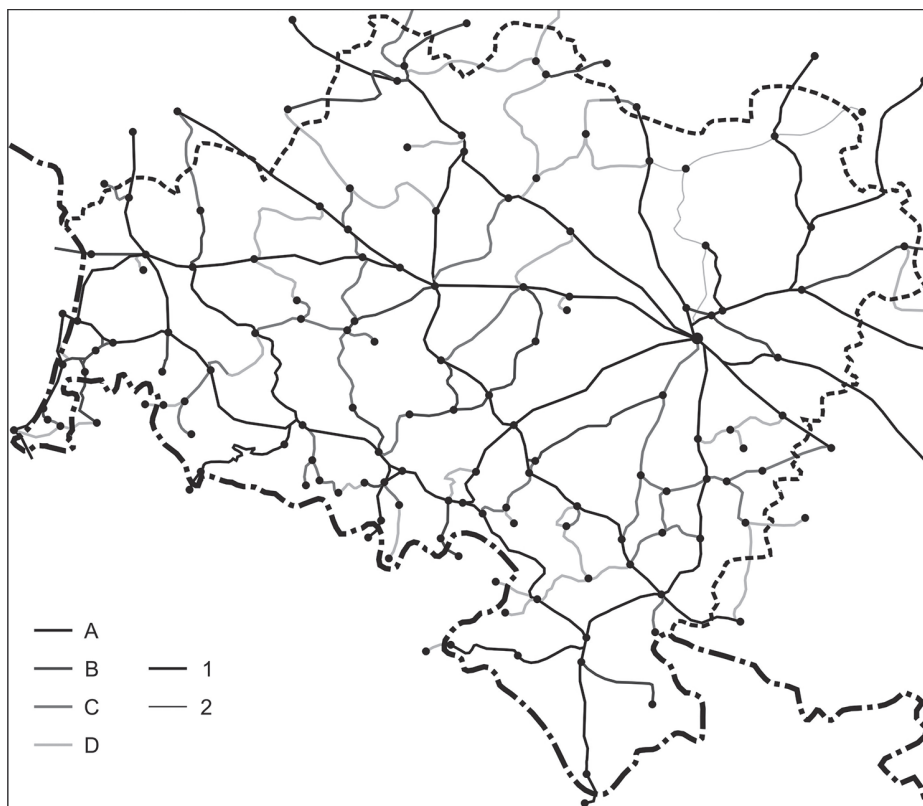
Rys. 7. Węgliniec – fragment mapy topograficznej w skali 1 : 10000

Źródło: www.geoportal.gov.pl

Warto zwrócić uwagę na zaistnienie w przestrzeni miasta – na niespotykaną dotąd skalę – zwartych obszarów zajętych przez przemysł. Rozwój ich stał się możliwy właśnie dzięki tworzonej sieci kolejowej. Rozszerzyły się bowiem rynki surowcowe i przybliżyły rynki zbytu. Przykładem może być rozwój uprawy ogórków pod Legnicą, które można było po 1846 r.² szybko dostarczać na rynek berliński.

Okres regresu sieci kolejowej na Dolnym Śląsku

Pierwsze likwidacje linii kolejowych na Dolnym Śląsku miały miejsce już w okresie międzywojennym i tuż po drugiej wojnie światowej, kiedy to dokonywano rozbiórki torów jako skutek zniszczeń wojennych (rysunek 8). W sumie do 1989 r. w regionie



Rys. 8. Linie kolejowe na Dolnym Śląsku w 2011 r. Linie kolejowe: A – czynne, B – dostępne tylko dla ruchu towarowego, C – nieczynne, D – rozebrane; 1 – linie normalnotorowe, 2 – linie wąskotorowe.

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Taylor 2007, Stiasny, Staśkiewicz 2010, www.bazakolejowa.pl, www.jelenia.rail.pl

² W 1846 r. oddano do użytku linię kolejową z Wrocławia do Berlina przez Legnicę.

zlikwidowano 277 km linii kolejowych, co stanowi 28,7% dotychczas zlikwidowanych linii (tabela 2). Warto także zaznaczyć, że likwidowane do tego czasu linie pozbawiły połączenia kolejowego tylko jedno z 93 istniejących na Dolnym Śląsku miast (Pieszycy w 1978 r.). Gęstość linii kolejowych w 1989 r. była nadal na tle Polski bardzo wysoka i wynosiła w regionie 12,4 km na 100 km² powierzchni (przy średniej dla Polski wynoszącej 7,7 km na 100 km²).

Tabela 2

Likwidacja linii kolejowych na Dolnym Śląsku

Lata	Długość linii [km]	Suma [km]
1945–1949	19	277
1950–1954	–	
1955–1959	–	
1960–1964	87	
1965–1969	48	
1970–1974	16	
1975–1979	23	
1980–1984	16	
1985–1989	68	
1990–1994	351	
1995–1999	109	
2000–2004	120	
2005–2009	107	

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: Taylor 2007, www.bazakolejowa.pl, www.jelenia.rail.pl

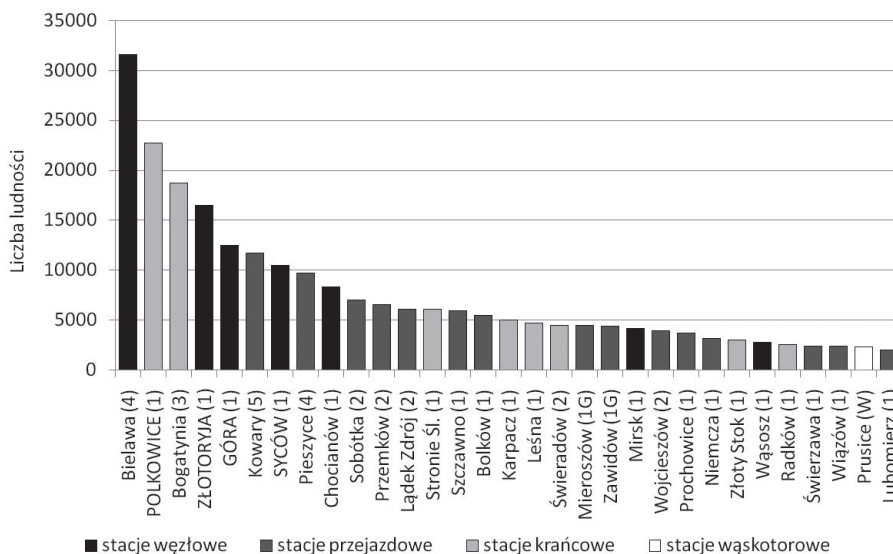
Proces likwidacji linii kolejowych zintensyfikował się po 1990 r. z apogeum w pierwszym okresie transformacji gospodarki (Taylor 2007). Nasiloną redukcją sieci kolejowej spowodowana była głównie upowszechnianiem się innych środków lokomocji, a w wielu wypadkach także brakiem wyobraźni i elastyczności decydentów kolejarskich, którzy nie potrafili zdobyć się na wprowadzenie mniej kosztownego taboru, nie umieli wykorzystać i „sprzedać” walorów widokowych wielu linii, szczególnie w terenach o dużej atrakcyjności turystycznej, których nie brak na Dolnym Śląsku. W rezultacie gęstość sieci kolejowych w regionie spadła w 2009 r. do poziomu 8,8 km na 100 km² powierzchni, zbliżając się do średniej dla Polski³. W sumie po 1990 r. na Dolnym Śląsku zlikwidowano blisko 700 km linii kolejowych.

W rezultacie, z różną intensywnością w kolejnych pięcioleciach okresu transformacji, 1/3 miast dolnośląskich utraciła połączenie kolejowe (rysunek 9), w tym 3 miasta

³ Która też uległa zmniejszeniu do poziomu 6,3 km na 100 km² (*Diagnoza polskiego...* 2011).

powiatowe (Góra, Polkowice, Złotoryja)⁴, 2 stacje graniczne (Mieroszów, Zawidów), 7 dotychczasowych stacji węzłowych, 15 stacji przejazdowych, 8 stacji krańcowych oraz 1 stację wąskotorową (Prusice). Aż 9 spośród miast, które utraciły połączenia kolejowe, posiadało więcej niż jedną stację lub przystanek kolejowy⁵, w tym Kowary 5, Bielawa i Pieszyce po 4. Likwidacja linii kolejowych dotknęła również 1/3 pozostałych miast, pozbawiając je części dotychczasowych połączeń (rysunek 10), obniżając ich rangę komunikacyjną (8 miast) lub degradując je do rangi miast tranzytowych (22 miasta), czego najbardziej zmiennym przykładem jest Kamienna Góra, z której niegdyś wychodziło 5 linii kolejowych w różnych kierunkach, a obecnie zaledwie dwie, i to tylko sezonowo (w okresie letnim).

Konsekwencją tego procesu była dekapitalizacja infrastruktury kolejowej, a także degradacja funkcjonalna i fizjonomiczna terenów pokolejowych, a co za tym idzie sprzężonych z nimi topograficznie terenów przemysłowych. Widowym tego wyrazem są niszczące bądź przypadkowo użytkowane dworce kolejowe. Rysunek 11 ilustruje proces formalnej degradacji stacji kolejowych. Budynki stacyjne w skrajnych przypadkach są zlikwidowane (rysunek 12) bądź bliskie likwidacji (rysunek 13), a te, które

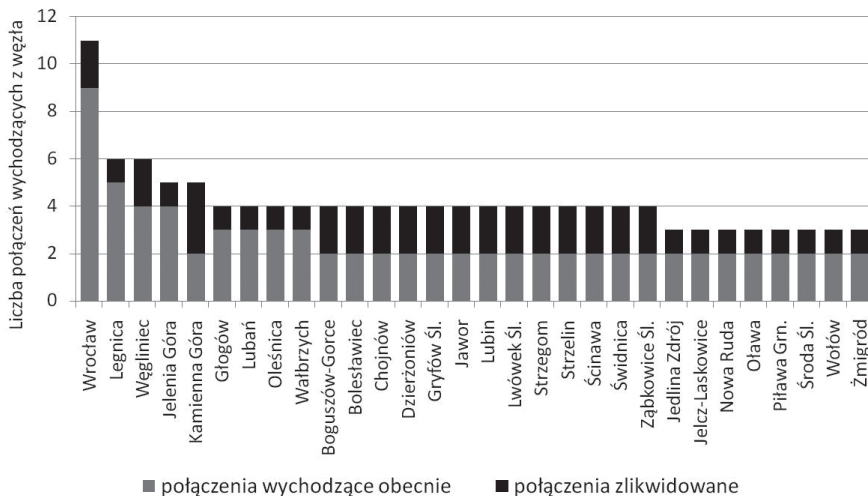


Rys. 9. Miasta Dolnego Śląska pozbawione połączeń kolejowych. W nawiasach liczba stacji i przestanków kolejowych, G – stacje graniczne, W – stacje wąskotorowe; wersalikiem podpisano miasta powiatowe w okresie powojennym.

Źródło: Opracowanie własne.

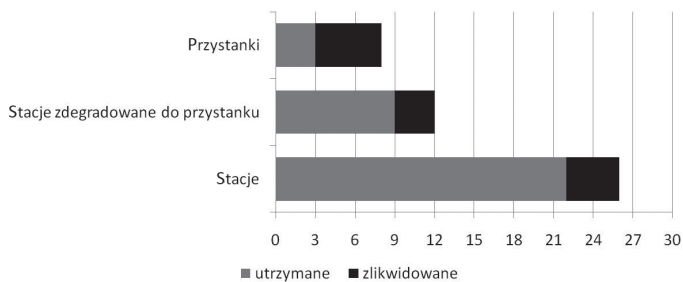
⁴ A także Syców, który funkcję miasta powiatowego pełnił do 1975 r.

⁵ Należy nadmienić, że wiele miast dolnośląskich, ze względu na ukształtowanie terenu bądź rozległość obszaru, posiada nie jedną, ale czasami kilka stacji (przystanków) kolejowych i tym samym budynków stacyjnych.



Rys. 10. Miasta Dolnego Śląska, których ranga komunikacyjna zmniejszyła się w wyniku likwidacji linii kolejowych

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 11. Zagospodarowanie stacji i przystanków kolejowych w miastach Dolnego Śląska pozbawionych połączeń kolejowych

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 12. Ugór miejski w miejscu stacji kolejowej w Bogatyni

Źródło: Opracowanie własne.

się ostały, użytkowane są jako budynki mieszkalne w różnym stanie (rysunek 14) albo obiekty pełniące różnego typu usługi (rysunek 15) lub funkcje mieszkaniowo-użytkowe (rysunek 16).



Rys. 13. Nieużytkowane dworce kolejowe w Kowarach (po lewej) i Wojcieszowie Górnym (po prawej)
Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 14. Dawne budynki dworcowe w Górze Śl. (na górze po lewej stronie), Lubomierzu (na górze po prawej stronie), Świerzawie (na dole po lewej stronie) i Świeradowie Zdrój (na dole po prawej stronie) zamienione na cele mieszkaniowe

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 15. Dawne budynki dworcowe zamienione na inne cele użytkowe. Na górze po lewej: Centrum Edukacji, Turystyki i Kultury w Stroniu Śl., na górze po prawej: Miejskie Muzeum Zabawek w Karpaczu, na dole po lewej: Dworzec Autobusowy w Bogatyni (stacja Bogatynia Wąsk.), na dole po prawej: siedziba Polkowickiego Klubu Krótkofalowców

Źródło: Opracowanie własne.



Rys. 16. Dawne budynki dworcowe w Radkowie (po lewej) i Mirsku (po prawej) zamienione na cele mieszkaniowo-użytkowe

Źródło: Opracowanie własne.

W bardzo złym stanie są również tereny kolejowe. W miastach tworzą one najczęściej współczesne ugory miejskie. Degradacja dotknęła też sąsiednie tereny przemysłowe. Rysunek 17 ilustruje sukcesję funkcjonalną, jaka miała miejsce w dwóch wybranych



Rys. 17. Sukcesja funkcjonalna na przykolejowych terenach przemysłowych w miastach pozbawionych połączeń kolejowych (po lewej Góra Śl., po prawej Bielawa)

Źródło: Sikorski 2011.

miastach Dolnego Śląska pozbawionych połączenia kolejowego (Góra i Bielawa). Poza różnymi działalnościami usługowymi, które zastąpiły funkcję przemysłową, na terenach poprzemysłowych znajdują się też znaczne powierzchnie nieużytków.

Poza miastami skutki likwidacji linii kolejowych widoczne są w postaci zarosniętych torowisk i pozbawionych torów nasypów, niszczących wiaduktów i tuneli, które stanowiły niegdyś duże przedsięwzięcia inżynierskie. Przystosowanie szlaku kolejowego na ścieżkę rowerową, jak ma to miejsce w przypadku wąskotorówki z Wrocławia do Trzebnicy czy linii z Gryfowa Śl. do Lwówka Śl., jest tu chwalebnym wyjątkiem.

Zakończenie

Proces degradacji terenów kolejowych ma niedługą historię i chyba tylko tym należy tłumaczyć ich najczęściej przypadkowe wykorzystanie i degradację funkcjonalną. Należy mieć nadzieję, że przynajmniej w niektórych przypadkach nastąpi ponowne uruchomienie połączeń kolejowych, jak miało to miejsce w Trzebnicy, przywrócone zostaną funkcje transportowe i zahamowany zostanie proces likwidacji, komunikacyjnego wykorzystania przestrzeni i obiektów kolejowych. Należy się liczyć jednak z koniecznością trwałej zmiany funkcjonalnej dawnych terenów kolejowych w większości miast pozbawionych tej funkcji. Podstawą pozytywnego myślenia o przyszłości tych terenów jest fakt, że położone są one najczęściej w atrakcyjnych częściach miast. Można też stwierdzić, że aktualne wykorzystanie terenów kolejowych wynika z kryzysowej sytuacji, w jakiej znajduje się większość małych miast w Polsce.

Bibliografia

- Atlas Śląska Dolnego i Opolskiego*, 1997, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław.
- Bolesławiec. Zarys monografii miasta*, 2001, Wydawnictwo DTSK Silesia, Wrocław.
- Diagnoza polskiego transportu. (Stan w 2009 roku), 2011, Załącznik 1 do Strategii Rozwoju Transportu, Ministerstwo Infrastruktury, Warszawa.
- Harasimowicz J., Czechowicz B., 1998, *Atlas architektury Wrocławia*, t. 2, Wydawnictwo Dolnośląskie, Wrocław.
- Jerczyński M., Koziarski S., 1992, *150 lat kolei na Śląsku*, Instytut Śląski, Opole–Wrocław.
- Miszewska B., 2008, *Zmiany struktury przestrzennej miast pod wpływem budowy wrocławsko-berlińskiej linii kolejowej*, [w:] *Czas i przestrzeń w naukach geograficznych. Wybrane problemy geografii historycznej*, red. M. Kulesza, Uniwersytet Łódzki, Łódź.
- Miszewska B., 2009, *Morfologia miast dolnośląskich*, [w:] *Dolny Śląsk. Studia regionalne*, red. J. Łoboda, Uniwersytet Wrocławski, Wrocław. Rozprawy Naukowe Instytutu Geografii i Rozwoju Regionalnego 10.
- Miszewska B., Szmytkie R., 2006, *Linia kolejowa Wrocław–Berlin jako stymulanta/destymulanta rozwoju przestrzennego miast*, [w:] *160 lat połączenia kolejowego Wrocław–Berlin*, red. M. Krużyński, J. Makuch, Politechnika Wrocławska, Wrocław.
- Potocki J., 2009, *Funkcje turystyki w kształtowaniu transgranicznego regionu górskiego Sudetów*, Wrocławskie Towarzystwo Naukowe, Wrocław.
- Sikorski D., 2011, *Proces sukcesji funkcjonalnej na terenach przemysłowych w wybranych miastach województwa dolnośląskiego*, rozprawa doktorska, Uniwersytet Wrocławski, Wydział Nauk o Ziemi i Kształtowania Środowiska.
- Slenczek M., 1982, *Rozwój sieci transportu kolejowego na Śląsku*, Wydawnictwo UW, Wrocław. Acta Universitatis Wratislaviensis 514, Studia Geograficzne.
- Stiasny M., Stankiewicz R., 2010, *Atlas linii kolejowych Polski 2010*, Eurosprinter, Rybnik.
- Strzegom. Zarys monografii miasta i regionu*, 1998, Wydawnictwo DTSK Silesia, Wrocław.
- Świdnica. Zarys monografii miasta*, 1995, Wydawnictwo DTSK Silesia, Wrocław.
- Taylor Z., 2007, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Instytut Geografii i Przestrzennego Zagospodarowania Polskiej Akademii Nauk, Warszawa. Monografie IGiPZ PAN 7.
- www.bazakolejowa.pl
- www.dolny-slask.org.pl
- www.geoportal.gov.pl
- www.jelenia.rail.pl

LIKWIDACJA LINII KOLEJOWYCH NA DOLNYM ŚLĄSKU A ZMIANY W STRUKTURZE FUNKCJONALNO-PRZESTRZENNEJ MIAST

ABSTRAKT: Treścią i celem artykułu jest zbadanie wpływu likwidacji dotąd bardzo licznych połączeń kolejowych na terenie województwa dolnośląskiego na zmiany funkcjonalno-przestrzenne w granicach miast oraz zilustrowanie różnych form zagospodarowania terenów pokolejowych i przykolejowych, przy założeniu, że jest to pierwsza faza szukania właściwych form ich wykorzystania.

SŁOWA KLUCZOWE: struktura funkcjonalno-przestrzenna miasta, sukcesja funkcjonalna, sieć kolejowa, Dolny Śląsk