





Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu  
Wydział Architektury Wnętrz i Scenografii

mgr Dominika Zawojka

**Możliwości adaptacji wewnątrz  
dworców kolejowych na przykładzie  
Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej**

---

PRACA DOKTORSKA

Promotor  
**prof. dr hab. Józef Jurek**  
Promotor pomocniczy  
**dr Katarzyna Utecht**

Szczecin, 2019

Uniwersytet Artystyczny w Poznaniu  
Wydział Architektury Wnętrz i Scenografii

Autor  
**mgr Dominika Zawojska**

*Możliwości adaptacji wnętrz dworców kolejowych  
na przykładzie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.*

Praca doktorska w dziedzinie: sztuk plastycznych,  
w dyscyplinie artystycznej: sztuki projektowe.

Promotor  
**prof. dr hab. Józef Jurek**

Promotor pomocniczy  
**dr Katarzyna Utecht**

Recenzenci  
**prof. dr hab. Jerzy Stiller**  
**dr hab. Tadeusz Pietrkiewicz, prof. ASP**

Projekt graficzny i skład  
**dr hab. Irek Kuriata, prof. AS**

Korekta tekstu polskiego  
**mgr Izabela Bembenek-Kloc**

Korekta tekstu angielskiego  
**mgr Michalina Hrabi-Podedworna**

## **Podziękowania**

Praca ta jest efektem wielu przemyśleń, które były poprzedzone i ugruntowane wywiadami i rozmowami z wieloma znakomitymi ludźmi. Chciałabym wszystkim im podziękować. Jestem wdzięczna promotorowi Panu prof. Józefowi Jurkowi, za dobre słowo, pomoc i wskazówki w chwilach zwątpienia oraz przede wszystkim za wprowadzenie wiele lat temu do świata architektury wnętrz.

Dziękuję za merytoryczne i motywujące wsparcie Pani promotor pomocniczej dr Katarzynie Utecht. Za wszelką pomoc z całego serca dziękuję Irkowi Kuriacie, Babci i Rodzicom.

---

W pracy wykorzystano własne tabele i fotografie, a także fotografie innych autorów. Jeśli nie podano imienia i nazwiska autora fotografii, oznacza to, że były one nieznane w momencie redagowania.

*(...) Zindywidualizowana przestrzeń architektoniczna  
winna pojawiać się w miejscach, w których ludzie mają  
przebywać dla przyjemności, relaksu lub czekając  
na następną podróż (...)*

*Cyt. D. Załuski*



## Spis treści

### 1. Wprowadzenie. | 11

- 1.1. Przedmiot, cel, zakres, metoda badawcza oraz przedstawienie problematyki. | 11

### 2. Współczesne tendencje projektowe w obiektach kolejowych i związanej z nimi infrastruktury na wybranych przykładach. | 15

- 2.1. Wybrane przykłady współczesnych tendencji projektowych. | 15
- 2.2. Aktualny stan szczecińskich obiektów dworcowych. | 22

### 3. Przeprowadzenie badań w formie ankiet dla mieszkańców wybranych dzielnic Szczecina. | 27

- 3.1. Dzielnic Niebuszewo. | 30
- 3.2. Dzielnic Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. | 34
- 3.3. Dzielnic Pomorzany. | 38

### 4. Przeprowadzenie badań w formie wywiadów. | 43

- 4.1. Agnieszka Bojarowicz. | 45
- 4.2. Monika Domańska. | 47
- 4.3. Norman Foster. | 50
- 4.4. Ado Franchini. | 51
- 4.5. Michał Goncerzewicz. | 55
- 4.6. Krzysztof Groń. | 57
- 4.7. Paweł Gut. | 60
- 4.8. Bogdana Kozińska. | 63
- 4.9. Daniel Libeskind. | 66
- 4.10. Marek Łuczak. | 68
- 4.11. Zbyszek Maćków. | 71
- 4.12. Jan Sikora. | 74
- 4.13. Piotr Skorupa. | 77
- 4.14. Maciej Smyk. | 80
- 4.15. Bartosz Szubski. | 82

## **5. Analiza zgromadzonego materiału badawczego. | 87**

### **5.1. Analiza ankiet przeprowadzonych w poszczególnych dzielnicach Szczecina: | 87**

- a) Dzielnic Niebuszewo, | **87**
- b) Dzielnic Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno, | **93**
- c) Dzielnic Pomorzany. | **99**

### **5.2. Wnioski z ankiet przeprowadzonych w poszczególnych dzielnicach Szczecina: | 103**

- a) Dzielnic Niebuszewo, | **103**
- b) Dzielnic Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno, | **103**
- c) Dzielnic Pomorzany. | **104**

### **5.3. Analiza oraz wnioski ze zgromadzonych wywiadów: | 106**

- a) Rewitalizacja a modernizacja. | **106**
- b) Czy dworce powinny stać się dodatkiem  
do zespołu innych funkcji? | **107**
- c) Czy dworzec może być miejscem spotkań  
z kulturą i sztuką? | **109**
- d) Obiekt zrewitalizowany a budynek  
systemowy. | **110**

## **6. Opis Projektu Dzieła Doktorskiego. Projekt zmian funkcjonalno-przestrzennych na przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie. | 111**

- 6.1. Rys historyczny i stan istniejący budynku  
kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie. | **111**
- 6.2. Zastosowane zmiany funkcjonalno-przestrzenne. | **114**
- 6.3. Dostosowanie funkcjonalno-przestrzenne  
do potrzeb współczesnego użytkownika  
w projekcie dworca. | **124**
- 6.4. Zastosowanie materiałów i rozwiązań  
w odniesieniu do relacji historia-współczesność. | **126**



**7. Zakończenie. | 129**

**8. Bibliografia. | 133**

8.1. Publikacje książkowe. | **133**

8.2. Czasopisma. | **135**

8.3. Źródła internetowe. | **136**

**9. Spis ilustracji, tabel, schematów, wykresów  
i wzorów ankiet. | 137**

9.1 Ilustracje. | **137**

9.2 Tabele. | **140**

9.3 Schematy. | **141**

9.4 Wykresy. | **142**

9.5 Wzory ankiet. | **143**

**10. Streszczenie. | 145**

**11. Abstract. | 147**



# 1.

---

## Wprowadzenie.

### 1.1.

*Przedmiot, cel, zakres pracy, metoda badawcza oraz przedstawienie problematyki.*

Niniejsza praca doktorska obejmuje możliwości adaptacji wnętrz dworców kolejowych na przykładzie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Po przeprowadzonych badaniach podjęta została próba odpowiedzi na wyzwanie, jakim okazał się projekt wnętrza wybranego budynku dworcowego należącego do sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w dzielnicy Pomorzany. Podjęta została próba odpowiedzi na potrzeby mieszkańców dzielnicy Pomorzany wyrażona poprzez stworzenie projektu opuszczonego budynku wraz z otoczeniem, przywrócenie mu dawnej funkcji oraz dołożenie funkcji dodatkowych na podstawie przeprowadzonych badań. W pracy podjęto próbę przedstawienia możliwości kształtowania wnętrza użyteczności publicznej, jakimi są budynki kolejowe. Szczecińska Kolej Metropolitalna przebiega przez najważniejsze dzielnice Szczecina. Jest to sieć, na której trasie znajduje się szereg opuszczonych, pięknych obiektów, które utraciły swoją dawną funkcję i albo są zupełnie opuszczone, albo funkcjonują jako siedziby firm. Wśród mieszkańców Szczecina istnieje przekonanie, że gdyby doszło do odnowienia trasy kolei, Szczecin nie potrzebowałby linii metra. Ciekawe jest również to, że najbliższe otoczenie opuszczonych budynków w danych dzielnicach jest niejednokrotnie także zdegradowane. W pracy doktorskiej omówione zostały przestrzenie użyteczności publicznej, jakimi są budynki dworcowe, w których spędzamy czas chwilowo, czekając na podróż lub na kogoś. Do niedawna obserwowane było umniejszenie znaczenia transportu kolejowego jako środka przemieszczania przy jednoczesnym wzroście znaczenia transportu drogowego oraz lotniczego. Obecnie zmienia się spojrzenie na dworce, stają się one ważnym elementem struktury lokalnej, nie tylko środkiem transportu.

Dążeniem pracy jest również podkreślenie ważności przywracania funkcjonowania miejsc, które utraciły swoją pierwotną funkcję oraz ich wpływ na często zapomniane

ne niegdyś obszary miejskie, które je otaczają. Niezwykle istotny zdaje się być nie tylko wzgląd estetyczny, ale także dzięki rewitalizacji obiektów stwarzanie możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznych obszarów otaczających obiekty dworcowe. Istotne może być również poznanie i zbadanie większej ilości informacji oraz aspektów dworców jako komunikacyjnych, architektonicznych i społecznych punktów węzłowych oraz wpływ ich odnowy na konkretne obszary miejskie. W pracy chciałabym również przybliżyć odpowiedź na pytanie, czy możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z konkretnych potrzeb mieszkańców obszarów skupionych wokół budynków dworcowych.

W drugim rozdziale pracy przedstawię współczesne tendencje projektowe w obiektach kolejowych i związanej z nimi infrastruktury na wybranych przykładach oraz podejmę próbę krótkiego omówienia aktualnego stanu wybranych szczecińskich budynków dworcowych. Znalazła się w tym miejscu także ogólna refleksja, która towarzyszyła mi podczas przeprowadzania wizji lokalnej budynków dworcowych w Szczecinie.

Trzeci rozdział będzie zawierał wyniki badań w formie ankiety, która została przeprowadzona przeze mnie wśród mieszkańców wybranych dzielnic Szczecina, gdzie znajdują się opuszczone budynki dworcowe, czyli w dzielnicach: Pomorzany, Pogodno/Łęknio oraz Niebuszewo. Ankiety zostały przeze mnie przeanalizowane i przedstawione w formie tabel, a także dały ciekawe wyniki, które przedstawione zostały w formie wykresów.

Kolejna część opracowania rozpoczyna się wywiadem, zestawem 9-ciu pytań, które zostały opracowane po to, aby zadać je osobom związanym ze światem architektury, architektury wnętrz, sztuki oraz sztuki użytkowej. Poprzez zadanie tych pytań chciałam przybliżyć problem, jakim jest między innymi rewitalizacja oraz jej wpływ na otoczenie, a także inne, istotne aspekty związane z tematem. Wywiady kończą się moim odniesieniem do owych aspektów poprzez wyodrębnienie kluczowych zagadnień, które wynikły z zadanych pytań.

W jednym z ostatnich rozdziałów odniosłam się do propozycji zmian funkcjonalno-przestrzennych na wybranym przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany, czyli do konsekwencji moich badań, jakim był poświęcony projekt. W tej części opracowania odniosłam się również do takich zagadnień jak stan istniejący budynku, zastosowanie zmian funkcjonalnych oraz przestrzennych, dostosowanie funkcjonalno-przestrzenne do potrzeb współczesnego użytkownika, kolorystyka i użyte materiały, możliwe zmiany układu funkcjonalnego, a także kształtowanie wnętrz dworców kolejowych wchodzących w skład Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w przestrzeni modelowej jaką jest budynek pomorzańskiego dworca. W ostatniej części zawarte zostało podsumowanie płynące z analizy ankiet i wywiadów oraz wnioski, które nasuwały się podczas pracy nad projektem. Wyniki zostały wykorzystane i przedstawione w formie aranżacji, która była efektem analizy możliwości oraz rozwiązania funkcji budynku, któremu starałam się przywrócić funkcje oraz nadać współczesny charakter dostosowany do aktualnych potrzeb. Refleksja, która towarzyszyła mi podczas przeprowadzania analiz oraz badań posłużyła do przemyśleń, które zapisałam w formie propozycji zmian funkcjonalno-przestrzennych na wybranym przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie. Początkowo celem mojej pracy miała być dogłębna analiza rewitalizacji z przedstawieniem stosowanych rozwiązań i omówieniem na przykładzie budynków dworcowych. Wywiady z wybranymi osobami miały być jednym z rozdziałów. Szczerze wątpiłam w tę część pracy, gdyż wiem, jak trudno w dzisiejszych czasach namówić kogoś zajętego swoją pracą do dłuższej wypowiedzi,

dodatkowo w formie pisemnej. Skrzynka e-mailowa zaczęła się ku mojemu zdziwieniu wypełniać odpowiedziami, a ich ilość i jakość przerosły moje oczekiwania. Udało mi się zgromadzić wypowiedzi znakomitych osób takich jak: Agnieszka Bojarowicz, Monika Domańska, Norman Foster, Ado Franchini, Michał Goncerzewicz, Krzysztof Groń, Paweł Gut, Bogdana Kozińska, Daniel Libeskind, Marek Łuczak, Zbyszek Maćków, Jan Sikora, Piotr Skorupa, Maciej Smyk, Bartosz Szubski. Zgromadzony materiał okazał się tak interesujący, że postanowiłam oprzeć na nim część swojej pracy oraz zmienić koncepcję jej kształtowania i wykorzystać jako jedną ze składowych moich badań. Pytania i odpowiedzi przytoczyłam w niezmienionej formie.

Poruszane problemy, zadane pytania miały także wpływ na kształtowanie się moich własnych opinii, które w nieoceniony sposób pomogły mi w budowaniu pracy. Odpowiedzi osób zamieszkujących dane dzielnice Szczecina wydały mi się na tyle interesujące, że postanowiłam oprzeć na nich część swojej pracy. Myślę, że na podstawie wywiadów, ankiet i posiadanej wiedzy zaczerpniętej z różnych publikacji mogłam wystarczająco zbadać interesujący mnie temat, następnie wykorzystać do budowania pracy praktycznej, czyli projektu wnętrza byłego dworca Pomorzany, w istotny sposób budowanego w oparciu o opinie różnych ludzi - tych bezpośrednio związanych z miejscem i tych teoretycznie wypowiadających się o aspektach związanych z szeroko pojętą architekturą i sztuką.

*(...) Przekształcenie dworca w wielofunkcyjne centrum uruchamia jego drugą, inną rolę-celu ruchu dla okolicznych mieszkańców (...)*

*Cyt. T. Smoliński*

*(...) Spojrzenie na dworzec i linię kolejową jako ważny element struktury lokalnej, a nie wyłącznie środek transportu, wskazuje wiele niedostrzegalnych lub bagatelizowanych konsekwencji decyzji odnośnie do jej losu (...). Kształtowanie wzajemnych powiązań przestrzennych pomiędzy dworcem a jego otoczeniem, prowadzące do wzajemnej integracji strukturalnej, samoczynnie staje się narzędziem rewitalizacji, czyli szeroko pojętego ożywienia, również pod względem funkcjonalnym (...)*

*Cyt. T. Smoliński*

Chciałabym podziękować osobom, które poświęciły czas na wypełnienie ankiety oraz odpowiedziały na zadane w wywiadzie pytania. Ich zaangażowanie przyniosło realne przełożenie na stworzenie tej pracy.

---



## 2.

---

### Współczesne tendencje projektowe w obiektach kolejowych i związanej z nimi infrastruktury na wybranych przykładach.

#### 2.1.

*Wybrane przykłady współczesnych tendencji projektowych.*

Obecnie system transportu zbiorowego staje się jednym z czynników podnoszenia aktywności miast. Dlatego coraz częściej można spotkać się z licznymi modernizacjami elementów, jakimi są przystanki kolejowe czy dworce. Znacząco wzrasta przekształcanie ich w multifunkcjonalne obiekty. W ten sposób zaczynają powstawać tak zwane ogniska aktywności, które można z powodzeniem wykorzystać w procesie rewitalizacji zdegradowanego otoczenia kolei.

W założeniach, jakie sobie postawiłam, powodzenie procesu, jakim jest rewitalizacja, będzie zależało od trafnego określenia problemów czy potrzeb osób zamieszkujących najbliższe otoczenie budynków dworcowych. Myślę, że należy pamiętać o prawidłowym rozwiązaniu funkcji komunikacyjnych czy usługowych z uwzględnieniem działań związanych z otoczeniem. Badania, które starałam się przeprowadzić, o których będę wspominała w dalszej części pracy, pomogły mi zrozumieć problemy i potrzeby osób zamieszkujących dzielnicę Szczecina, gdzie znajdują się budynki dworcowe, które w przyszłości mogłyby stać się częścią Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej.

Zanim jednak przejdę do opisywania przykładów szczecińskich obiektów, chciałabym przytoczyć kilka przykładów dworców czy obiektów należących do nich i z powodzeniem wpisujących się w potrzeby i oczekiwania mieszkańców obszarów kolejowych lub po prostu ułatwiających im funkcjonowanie. Miałam nadzieję przywołać przykłady kompleksowo zrewitalizowanych bądź zaprojektowanych od podstaw i zrealizowanych zespołów budynków kolejowych, wchodzących w skład sieci Kolei Aglomeracyjnych, natomiast okazało się, że odnalezienie tego typu przykładów jest niezwykle trudne. Koleje aglomeracyjne w takich miastach jak m.in. Kraków, Wrocław czy Warszawa posiadają

zrewitalizowane obiekty czy przystanki, jednak są to przykłady jednostkowe, nie rozwiązania objęte planem całościowym. Przy takim stanie rzeczy stworzenie modelowego projektu wnętrza Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej na przykładzie dworca Pomorzany staje się niezwykle ciekawym zagadnieniem projektowym. Przykłady, które chcę przedstawić, będą zatem jednostkowymi projektami obiektów dworcowych, bądź przestrzeni ściśle z nimi powiązanych, które według mnie wnoszą pierwiastek czegoś nowego, co pozwala nie myśleć o tego typu obiektach w kategoriach wyłącznie punktu przesiadkowego, ale również jako celu ruchu samego w sobie. Przy wyborze przykładowych obiektów, ich wnętrza czy przestrzeni właśnie ściśle z nimi powiązanych kierowałam się tym, że są to założenia stworzone przez osoby, które odpowiedziały na mój wywiad. Gdyby chciał opisać i zastanowić się nad większą ilością znakomitych przekładów projektów obiektów dworcowych z kraju i ze świata, można by napisać kolejną pracę na ten temat.

Pierwszym przykładem jest dworzec Stacja Kultura w Rumi. Sama bryła dworca przypomina modernizm z końca lat 50-tych. Dokonano oczyszczenia elewacji oraz usunięto zbędne reklamy, natomiast zupełnie inaczej wygląda sytuacja z projektem wnętrza. Autorem założenia jest Jan Sikora. Projektant zaproponował we wnętrzu dworca bibliotekę, która szybko zyskała miano najpiękniejszej na świecie, zwyciężając w konkursie Library Interior Design Awards w kategorii „Single Space Design”. W jury zasiadały osoby z Amerykańskiego Stowarzyszenia Architektów Wnętrz. Wnętrze znalazło się również w gronie finalistów Nagrody Architektonicznej POLITYKI.<sup>1</sup> Wnętrze zostało zaprojektowane w czerwono-czarnych barwach przypominających stare lokomotywy. Dodatkowym jego elementem jest usytuowany centralnie zegar stacyjny. Stacja Kultura jest przestrzenią, która skupia w sobie wypożyczalnię książek, czytelnie, stanowiska komputerowe z dostępem do Internetu, audiobooki czy galerie, sale konferencyjną oraz pracownie plastyczne. Dzięki temu, że do dworca zostały dodane funkcje przyciągające nie tylko pasażerów, ale także osoby, które zamieszkują najbliższą okolicę, miejsce stało się atrakcją, co przyczyniło się w krótkim czasie do wzrostu ilości czytelników z 7 tys. do ponad 12 tys.<sup>2</sup> W projekcie Jana Sikory można obserwować tendencje w projektowaniu obiektów dworcowych z włączeniem funkcji kulturalnych, służących ludziom jako cel odwiedzania tego typu obiektów.

Tendencje do kompleksowego myślenia o przestrzeni otaczającej oraz samej formie obiektu czy jego zadaszenia, oświetlenia, małej architektury widać w spójnej wizji zintegrowanego węzła przesiadkowego Wrocław Stadion. Zespół Zbigniewa Maćkova stworzył przestrzeń węzła przesiadkowego, który doskonale wypełnia swoje zadanie i jednocześnie jest dynamiczną, betonową formą. Sam obiekt tworzą liczne przejścia, platformy czy zadaszone przystanki, które mają pomóc użytkownikom imprez masowych odbywających się na Stadionie w korzystaniu z komunikacji miejskiej.<sup>3</sup> Projekt otrzymał pierwszą nagrodę w organizowanym przez miesięcznik „Architektura- murator” ogólnopolskim konkursie „Życie w Architekturze”. Konkurs był objęty patronatem Prezydenta Bronisława Komorowskiego. W założeniu projektanta najważniejszym punktem, który zdeterminował bryłę, stał się kontekst. Był on niezwykle trudny, tworzyły go skrzyżowania, które charakteryzowały się nietypową geometrią. Rzeczywiste otoczenie w postaci nowego Stadionu Miejskiego oraz wielopoziomowy węzeł drogowy miały dopiero powstawać równoległe z pojawieniem

1 [www.polityka.pl](http://www.polityka.pl)

2 [www.pl.wikipedia.org](http://www.pl.wikipedia.org)

3 [www.sztuka-architektury.pl](http://www.sztuka-architektury.pl)



się węzła przesiadkowego. Jak mówi architekt, w ostatecznym wyborze pomogły: decyzja o asymetrii dachu, która wynikała z logiki przepływu ludzi oraz najważniejsza potrzeba, czyli płynne, wręcz intuicyjne przekierowanie ruchu pieszego w stronę stadionu. Bryła została zbudowana z nierównoległe przecinających się linii, co wynikało z ułożenia i multiplikacji kierunków torów kolejowych, tramwajowych i dróg czy nawet ścieżek pieszych i rowerowych. Zbiegi tych linii zostały przez autora projektu „obudowane” i w efekcie dały strukturę złożoną z różnego rodzaju płaszczyzn, które tworzą dynamiczną kompozycję form. Bryła obiektu, oprócz tego, że ściśle wynikała z kontekstu otoczenia, swoją formą dała przeciwwagę do powstałego w międzyczasie Stadionu, który charakteryzował się łagodnymi krzywiznami.<sup>4</sup>



1



2



3



4

**Ilustracja 1-4.**  
**Stacja Kultura w Rumii.**  
 Autor projektu:  
 Jan Sikora.  
 Źródło w rozdziale 9.

<sup>4</sup> [www.archirama.muratorplus.pl](http://www.archirama.muratorplus.pl)

Tendencją do przywracania historycznego charakteru wnętrza oraz bryły dworca kolejowego charakteryzuje się projekt modernizacji białostockiego obiektu kolejowego. Projekt został wykonany m.in. przez Macieja Smyka z pracowni Pas Projekt. W tym założeniu przywrócona została forma zewnętrzna, przy jednoczesnej zmianie układu funkcjonalnego wnętrza. Na podstawie badań architektonicznych ma zostać przywrócony historyczny charakter wnętrza m.in. posadzki, ścian, sufitów i zdobień oraz słupów żeliwnych. Projekt przewiduje odtworzenie stolarki drzwiowej i okiennej oraz kompleksowy remont



**Ilustracja 5.**  
**Zintegrowany Węzeł**  
**Przeładkowy**  
**Wrocław Stadion.**  
Autorzy projektu:  
Pracownia Projektowa  
Zbyszek Maćków.  
Źródło w rozdziale 9.

5

elewacji. Zrekonstruowane ma być żeliwne zadaszanie. Projektanci położyli również nacisk na dostosowanie budynku dla osób niepełnosprawnych. Funkcje oraz układ pomieszczeń zostaną zmienione, powstanie także nowa poczekalnia, hol kasowy, lokale na wynajem oraz wszystkie przynależne pomieszczenia techniczne. Kompleksowo wykonana zostanie również identyfikacja wizualna obiektu oraz infrastruktura zewnętrzna. Klasycystyczny budynek dworca białostockiego powstał w 1861 roku<sup>5</sup>, równolegle z wybudowaniem linii warszawsko-petersburskiej. Podczas I wojny światowej dworzec został spalony, po zakończeniu wojny odbudowano go. Podczas II wojny światowej obiekt zbombardowano. Natomiast powojenna odbudowa nie przyniosła obiektowi dawnej świetności. PKP podpisało z wykonawcą umowę na kompleksową odbudowę według projektu Pas Projekt, 22 października 2018 roku.

<sup>5</sup> [www.bialystok.naszemiasto.pl](http://www.bialystok.naszemiasto.pl)



6



7



8

**Ilustracje 6-8.  
Zintegrowany Węzeł  
Przeładkowy  
Wrocław Stadion.**

Autorzy projektu:  
Pracownia Projektowa  
Zbyszek Maćków.  
Źródło w rozdziale 9.

Tworzenie zupełnie nowych obiektów dworcowych może zostać przedstawione na podstawie przykładu dworców systemowych, czyli dość nowego architektonicznego zjawiska w Polsce. Tematem zainteresowałam się po przeczytaniu wywiadu z Bartoszem Szubskim (głównym architektem PKP), który również odpowiedział na pytania do mojego wywiadu. Według danych, do których dotarłam, w 2016 roku istniały już cztery tak zwane „Innowacyjne Dworce Systemowe”, gdzie były testowane nowe rozwiązania. Obiekty te są pewnego rodzaju opozycją projektową w stosunku do dużych i reprezentacyjnych budynków czy remontowanych, zabytkowych dworców. Projekt Innowacyjnych Dworców Kolejowych zakłada modułowość budynków oraz że mają powstawać w małych miejscowościach w miejsce obiektów budowanych w PRL ‘u. Obiekty wedle założeń miałyby być mniejszych rozmiarów oraz tańsze w eksploatacji. Kolej ma w swoich planach budowę dużo większej ilości dworców systemowych, jeżeli te już powstałe w Niesielsku, Strzelcach Krajeńskich, Ciechanowie oraz Mławie sprawdzą się. Założenie twórcy projektu przewiduje zastosowanie odnawialnych źródeł energii. Standardowy obiekt składa się z części dworcowej, małej części komercyjnej oraz zagospodarowanej przestrzeni zewnętrznej z ławkami i miejscami na rowery. Całościowo obiekt łączy jeden, wspólny dach i tworzy z bryły spójny obiekt. Budynki dworców systemowych różnią się od siebie elewacyjnie tylko w niewielkim stopniu. Projekt Innowacyjnych Dworców Systemowych zakłada szybkość oraz niski koszt budowy.



9



10



11



12

**Ilustracje 9-12.**  
**Przebudowa dworca**  
**w Białymstoku.**  
Autorzy projektu:  
Pracownia Pas Projekt.  
Źródło w rozdziale 9.

Koncepcja wyburzania budynków z poprzedniej epoki oraz stawianie w ich miejsce powtarzalnych, nowych obiektów budzi wiele wątpliwości. Rodzą się pytania o przyszłość, o to, jakie będą tendencje za kilkanaście lat, czy ruch nie będzie wzmożony i czy stosunkowo małe poczekalnie będą wystarczające, a co za tym idzie, czy budowanie tego typu obiektów jest w tym wypadku zasadne.



13



14



15



16

**Ilustracje 13-16.**  
**Projekt Innowacyjnych**  
**Dworców Systemowych.**  
Autor projektu:  
Bartosz Szubski.  
Źródło w rozdziale 9.

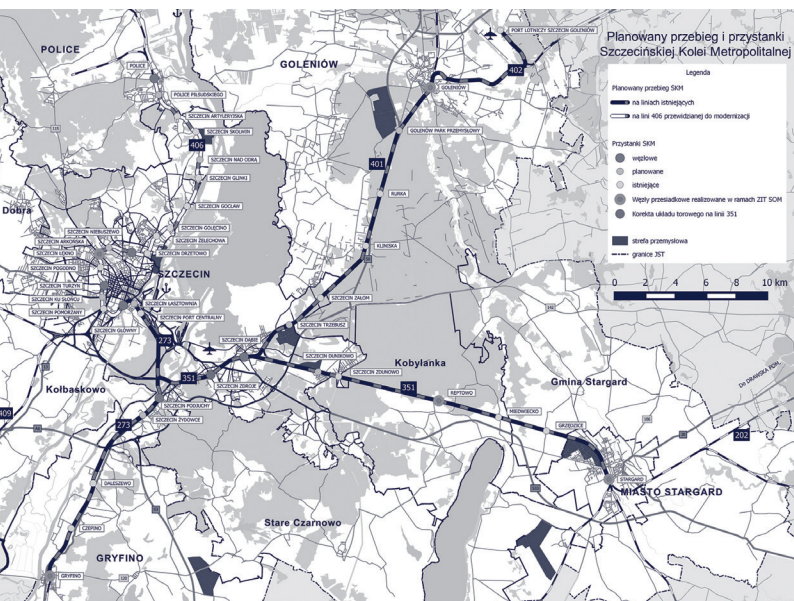
## 2.2.

### Aktualny stan szczecińskich obiektów dworcowych.

Temat kolei aglomeracyjnej interesował mnie jako mieszkanki Szczecina od dawna. Moje rodzinne miasto nie dysponuje koleją obsługującą przewozy pasażerskie w obszarze aglomeracji miejskiej. Systemy, o których mowa, odznaczają się przede wszystkim dużą liczbą miejsc zatrzymywania czy wysoką częstotliwością obsługi danej linii. Wiele miast posiada już szybką kolej miejską, m.in. Warszawa, Kraków czy aglomeracja trójmiejska. W Niemczech tego typu systemy obsługujące ruch aglomeracyjny nazywane są S-Bahnami. Dodatkowym aspektem, który zawsze powodował u mnie przemyślenia na temat Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, było to, że Szczecin jako jedno z niewielu miast posiada w większości dzielnic przepiękne, historyczne budynki dworcowe. Co ciekawe, miasto nie dba o nie. Obiekty popadają w ruinę, bardzo często nawet nie są objęte ochroną konserwatorską. Obecnie miejsca te są opuszczone lub znajdują się w nich siedziby firm, które także jako najemcy nie przejmują się ich stanem technicznym. Co więcej, często dopuszczają się samowoli budowlanej, powiększając wedle własnego uznania otwory okienne i drzwiowe, przebudowując wnętrza (jak to miało miejsce na przykład w budynku dworcowym w dzielnicy Pomorzany). W Szczecinie panuje przekonanie, że gdyby miasto posiadało dobrze prosperującą, szybką kolej miejską i aktywowane zostałyby opuszczone budynki kolejowe, nie potrzebowałoby linii metra.

Dotarłam do planów architektonicznych trzech, moim zdaniem, najpiękniejszych budynków dworcowych w Szczecinie znajdujących się w dzielnicach: Zachód, Pomorzany oraz Niebuszewo. W Archiwum Państwowym w Szczecinie zachowały się oryginalne plany tych obiektów w bardzo dobrym stanie, co ułatwiło mi pracę nad projektem wnętrza obiektu kolejowego w dzielnicy Pomorzany.

W Szczecinie już w latach 70-tych powstała koncepcja budowy szybkiej kolei miejskiej, która miałaby właściwości metra. Według założeń powstałych w 1978 roku trasa



17



18

Ilustracja 17.  
Mapa z planem  
Szczecińskiej Kolei  
Metropolitalnej.  
Źródło w rozdziale 9.

Ilustracja 18.  
Plany Szczecińskiej  
Kolei Metropolitalnej.  
Źródło w rozdziale 9.

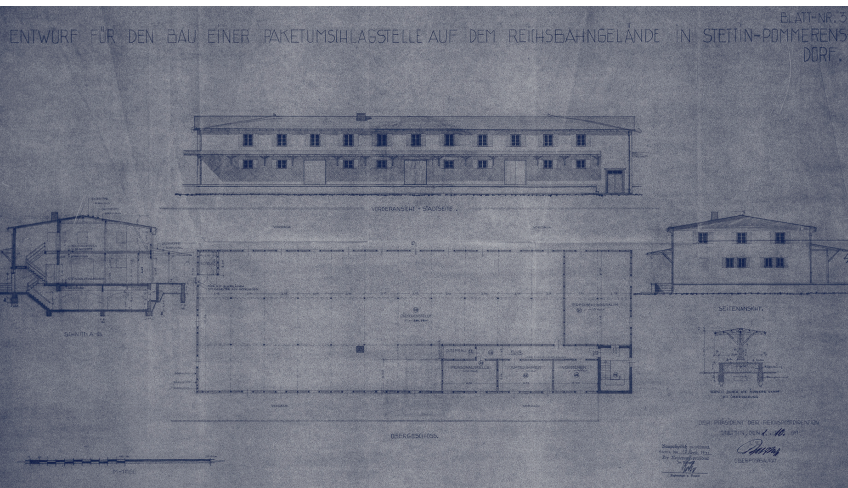
miała być zupełnie niezależna od sieci PKP. Projekt przewidywał trasę przez wszystkie najważniejsze dzielnice Szczecina od lewobrzeża, przez Centrum, aż po prawobrzeże miasta. Całkowita długość linii przewidywana była na 118 km oraz 40 stacji. Projekt nie doszedł do skutku, dopiero w 2002 roku Pan Adam Fularz zaprezentował koncepcję SKM, która wykorzystywała istniejące linie kolejowe. Temat powrócił w 2013 roku. Stowarzyszenie Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego złożyło wniosek o dotację pod nazwą „Strategia Zintegrowanych Inwestycji Terytorialnych. Wzmocnienie obszaru funkcjonalnego poprzez integrację transportu publicznego na obszarze Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego”. Projekt zdobył drugie miejsce i otrzymał dotację w kwocie 2.215.710,00 zł. Następnie zlecone zostały projekty do wykonania, m.in. diagnoza Szczecińskiego Obszaru Metropolitalnego (materiał badawczy). Na przełomie 2014-2015 roku Stowarzyszenie podpisało umowę na opracowanie m.in. studium wykonalności dla projektu „Budowy Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”. Uruchomienie części systemu kolei planowane jest na rok 2021. W roku 2018 ogłoszono, że projekt uzyskał dofinansowanie w wysokości 85% wartości. Pierwsze prace budowlane mają rozpocząć się w 2019 roku.<sup>6</sup>

Ciekawym aspektem jest to, że w dalszym ciągu w założeniach projektowych nie widać zainteresowania budynkami kolejowymi, które istnieją. Zakłada się jedynie odbudowę bądź renowację wiat przystankowych, które mają być traktowane jako punkty przesiadkowe. Według nieoficjalnych informacji, część budynków ma zostać wyburzonych. Bardzo często obiekty kolejowe znajdują się w otoczeniu bardzo mocno zdegradowanym, gdzie brakuje miejsc spotkań dla młodych ludzi, przestrzeni związanych z kulturą, z których można korzystać. Myślę, że poprzez odnowienie obiektów, po przeprowadzeniu odpowiedniego badania, można by z powodzeniem aktywizować dane dzielnice, przywrócić im dawne funkcjonowanie. Od dłuższego czasu, zgłębiając temat Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, mam wrażenie, że miasto nie chce pamiętać o tych wspaniałych budynkach, które mogłyby zyskać zupełnie nowe oblicze, ponownie stać się miejscem dla ludzi.

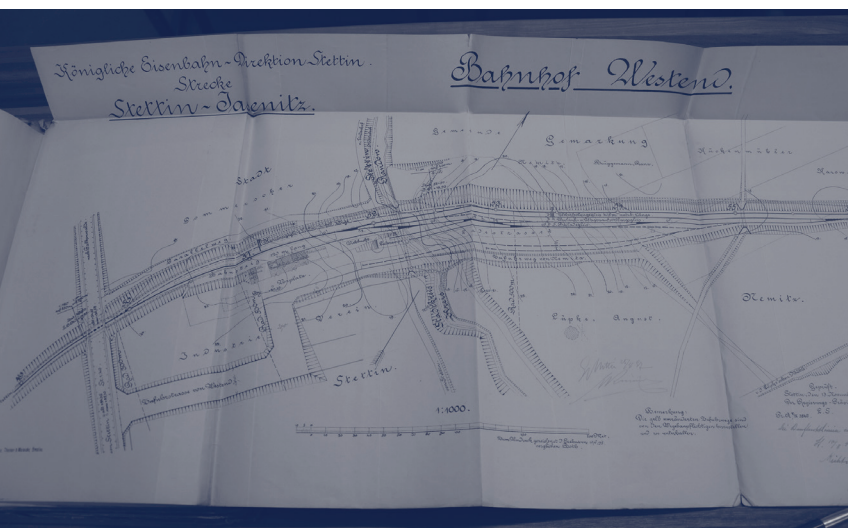
Z powyższych względów w dalszej części swojej pracy starałam się dotrzeć do opinii osób, które bezpośrednio zamieszkują tereny wokół opuszczonych budynków kolejowych oraz architektów czy osób związanych z kulturą i sztuką, a także tych związanych ze Szczecinem. Konsekwencją tych badań była propozycja kształtowania wnętrza szczecińskich obiektów dworcowych na przykładzie dworca znajdującego się w dzielnicy Pomorzany.

---

6 [www.pl.wikipedia.org](http://www.pl.wikipedia.org)



19



20



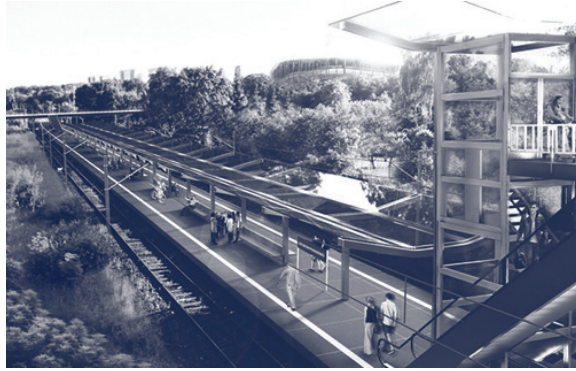
21

**Ilustracja 19.**  
Rysunki techniczne  
dworca Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 20.**  
Rysunek techniczny,  
plan sytuacyjny  
dworca  
w dzielnicy Zachód.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 21.**  
Rysunek techniczny,  
plan sytuacyjny  
dworca Niebuszewo.  
Źródło w rozdziale 9.





22



23



24



25



26



27

**Ilustracje 22-25.**  
Projekty węzłów  
przeładunkowych SKM.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracje 26,27.**  
Wnętrze  
oraz zewnątrz  
dworca Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracje 28,29.**  
Wiata przystankowa  
oraz wnętrze dworca  
Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.



28



29



30



31



32



33

**Ilustracje 30,31.**  
Budynek oraz wnętrze  
dworca Niebuszewo.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracje 32,33.**  
Budynek oraz wiaty  
przystankowe  
dworca Łętko.  
Źródło w rozdziale 9.

# 3.

## Przeprowadzenie badań w formie ankiet dla mieszkańców wybranych dzielnic Szczecina.

Przykładowa ankieta przedstawiona grupie respondentów w jednej z dzielnic Szczecina:

**Dzielnica Pomorzany Szczecin**

Szanowna Pani / Szanowny Panie,  
proszę o poświęcenie kilku chwil na wypełnienie ankiety

1. Czy budynek byłego dworca znajdującego się w dzielnicy Pomorzany powinien zostać objęty modernizacją? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)

Podpowieź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi*

TAK  
 NIE

2. Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej, w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)

Podpowieź do pytania: *Wybierz jedną odpowiedź*

TAK  
 NIE

3. Czy obszar otaczający budynek kolejowy jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania pracy nauki wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowieź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linijce*

	TAK	NIE
Zamieszkania	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pracy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nauki	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wypoczynku	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

### Wzór ankiety.

I część przykładowej

ankiety.

Autor:

Dominika Zawojaska.

4. Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów społecznych uważa Pani/Pan za znaczący w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linii*

	Nieistotny	Umiarkowany	Istotny
Bezrobocie/ubóstwo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Odpyw młodych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Przestępczość	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Starzejące się społeczeństwo	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Wyłączenie osób niepełnosprawnych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linii*

	Nieistotny	Umiarkowany	Istotny
Mąta ilość obszarów naturalnych/zielonych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mąta ilość miejsc związanych z pamięcią/ historią dzielnicy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Niewystarczająca/ zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linii*

	Nieistotny	Umiarkowany	Istotny
Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Mąta liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak ofert pracy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak bibliotek	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak miejsc spotkań młodych osób	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7. Proszę wskazać które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcjonalny w dzielnicy Pomorzany?(proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linii*

	Nieistotny	Umiarkowany	Istotny
Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

**Wzór ankiety.**  
II część przykładowej ankiety.  
Autor: Dominika Zawajska.

8. Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linii*

	Istotny	Umiarkowany	Nieistotny
Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zintegrowanie społeczności poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

9. Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę Pomorzany pod względem .....? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną lub więcej odpowiedzi w każdej linii*

	Dobrze	Umiarkowanie	Słabo
Warunki wypoczynku i rekreacji	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Architektura budynków	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakość oferowanych w okolicy usług	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Jakość terenów zielonych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miejsc spotkań towarzyskich	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miejsc związanych z kulturą i sztuką	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

10. W jaki sposób najchętniej spędza Pani/Pan swój wolny czas? (jeśli to konieczne, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)

Podpowiedź do pytania: *Wybierz jedną odpowiedź w każdej linii*

	TAK	NIE
Czytając książki	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Odpoczywając w domu	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Słuchając muzyki	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Czytając prasę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Bawiąc się z dziećmi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Oglądając filmy	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Na zakupach, w centrach handlowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Na imprezach kulturalno-rozrywkowych	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Grając w gry	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
. Malując, rysując, fotografując – hobby	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Surfując po Internecie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spotykając się z rodziną, znajomymi	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Wyjeżdżając za miasto, na działkę	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Uprawiając sporty	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W kinie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
W pubie/kawiarni	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Spacerując po parku, lesie	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

**Wzór ankiety.**

III część przykładowej ankiety.

Autor:

Dominika Zawojska.

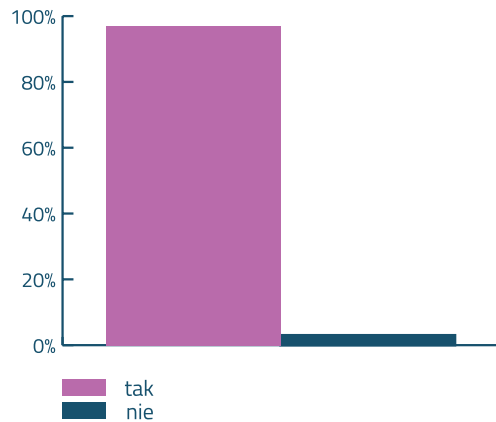
### 3.1.

#### Dzielnica Niebuszewo.

Na pytania zawarte w ankiecie dotyczącej dzielnicy Niebuszewo odpowiedziało 67 respondentów. Wyniki ankiety oraz zadane pytania przedstawione zostały poniżej w formie wykresów graficznych.

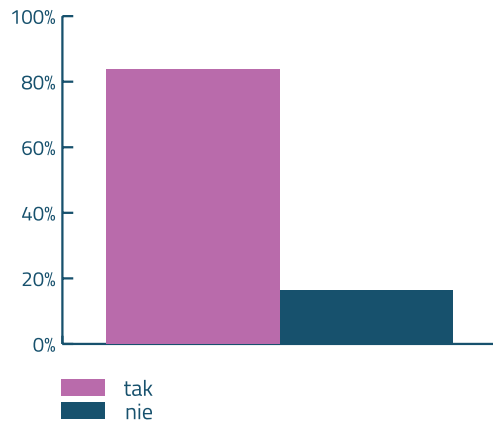
##### Pytanie 1

Czy budynek byłego dworca znajdującego się w dzielnicy Niebuszewo powinien zostać objęty modernizacją? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)



##### Pytanie 2

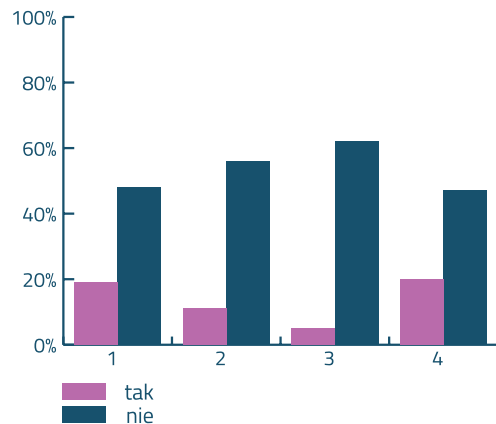
Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)



Wykres 1,2.

##### Pytanie 3

Czy obszar otaczający budynek kolejowy jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania, pracy, nauki, wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

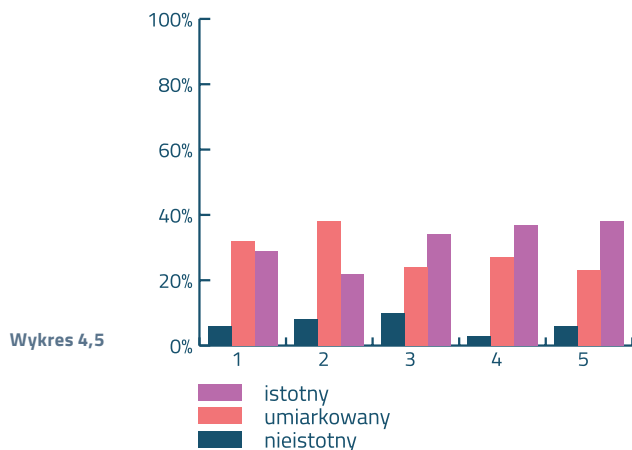


1. Zamieszkania.
2. Pracy.
3. Nauki.
4. Wypoczynku.

Wykres 3.

#### Pytanie 4

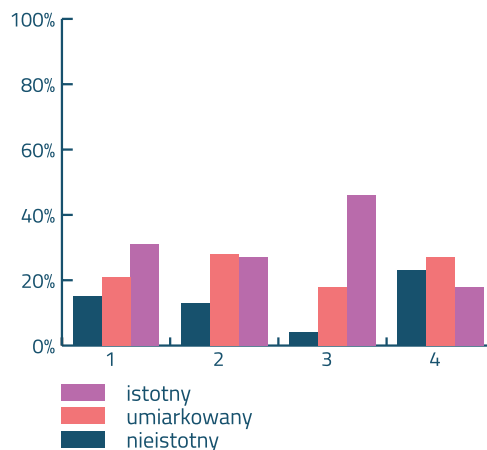
Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Bezrobocie/Ubóstwo.
2. Odływ młodych.
3. Przestępczość.
4. Starzejące się społeczeństwo.
5. Wyłączenie osób niepełnosprawnych.

#### Pytanie 5

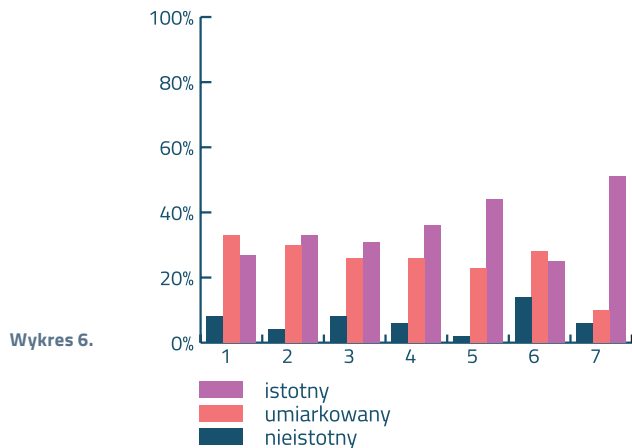
Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Mała ilość obszarów naturalnych/zielonych.
2. Mała ilość miejsc związanych z pamięcią/historią dzielnicy.
3. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką.
4. Niewystarczająca/zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta.

#### Pytanie 6

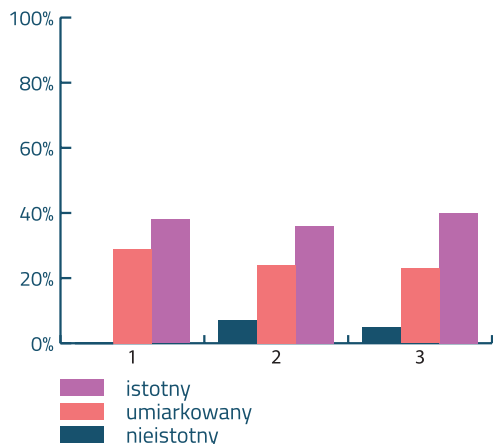
Proszę wskazać które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców.
2. Mała liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw.
3. Brak ofert pracy.
4. Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej.
5. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką.
6. Brak bibliotek.
7. Brak miejsc spotkań młodych osób.

### Pytanie 7

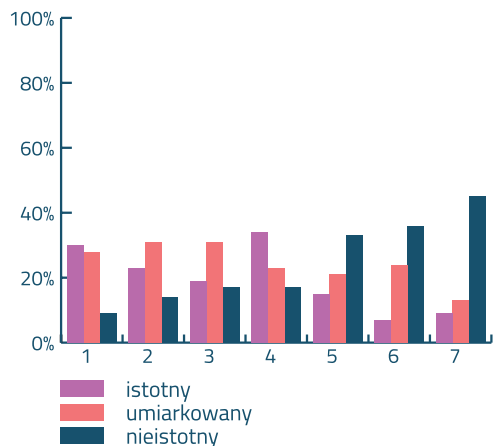
Proszę wskazać, które z wymienionych problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcyjny (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji.
2. Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone).
3. Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej.

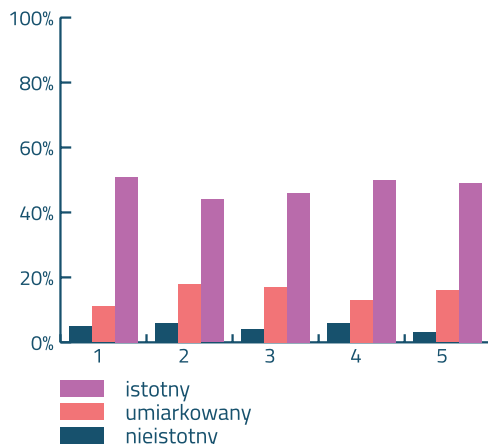
### Pytanie 9

Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę, w której mieszka pod względem ...? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



### Pytanie 8

Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



Wykres 7.8.

1. Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej.
2. Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji.
3. Zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne.
4. Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości).
5. Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości.

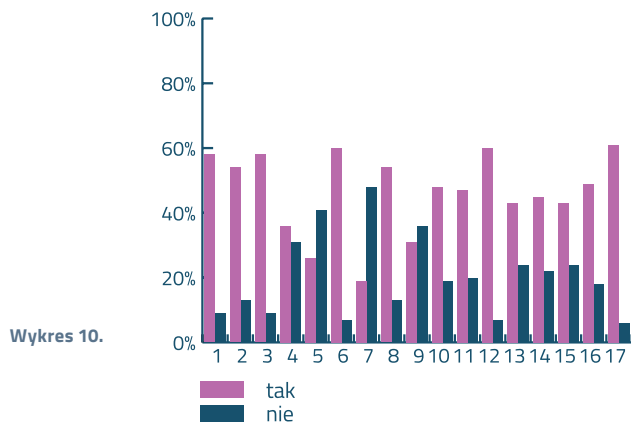
1. Warunki wypoczynku/rekreacji.
2. Architektura budynków.
3. Jakość oferowanych w okolicy usług.
4. Jakość terenów zielonych.
5. Miejsc spotkań towarzyskich.
6. Miejsc związanych z kulturą i sztuką.
7. Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy.

Wykres 9.



### Pytanie 10

W jaki sposób spędza Pani/Pan swój wolny czas?  
(jeśli to konieczne, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)



1. Czytając książki.
2. Odpoczywając w domu.
3. Słuchając muzyki.
4. Czytając prasę.
5. Bawiąc się z dziećmi.
6. Oglądając filmy.
7. Na zakupach w centrum handlowym.
8. Na imprezach kulturalno-rozrywkowych.
9. Grając w gry.
10. Malując/Rysując/Fotografując/Hobby.
11. Surfując po Internecie.
12. Spotykając się z rodziną/znajomymi.
13. Wyjeżdżając za miasto/na działkę.
14. Uprawiając sporty.
15. W kinie.
16. W pubie/kawiarni.
17. Spacerując po parku/lesie.

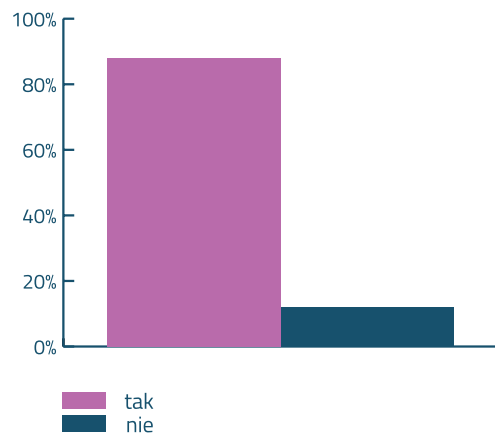
### 3.2.

#### Dzielnica Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno.

Na pytania zawarte w ankiecie dotyczącej dzielnicy Zachód odpowiedziało 66 respondentów. Wyniki ankiety oraz zadane pytania przedstawione zostały poniżej w formie wykresów graficznych.

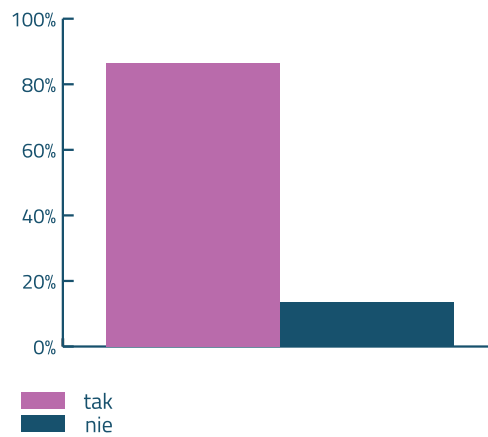
##### Pytanie 1

Czy budynek byłego dworca znajdującego się w obrębie Osiedla Łękno powinien zostać objęty modernizacją? (Proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)



##### Pytanie 2

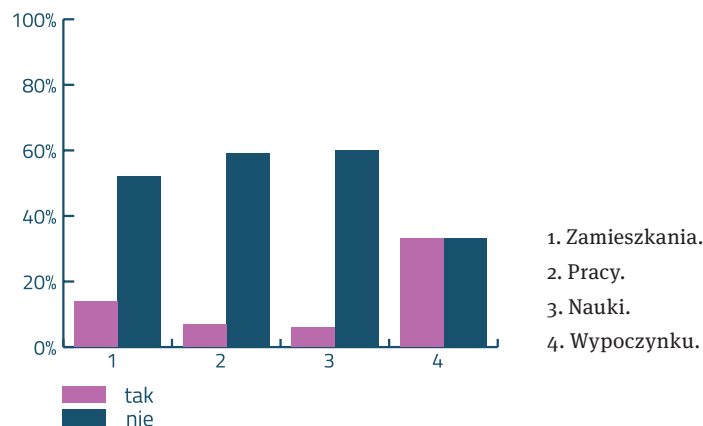
Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (Proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)



Wykres 11,12.

##### Pytanie 3

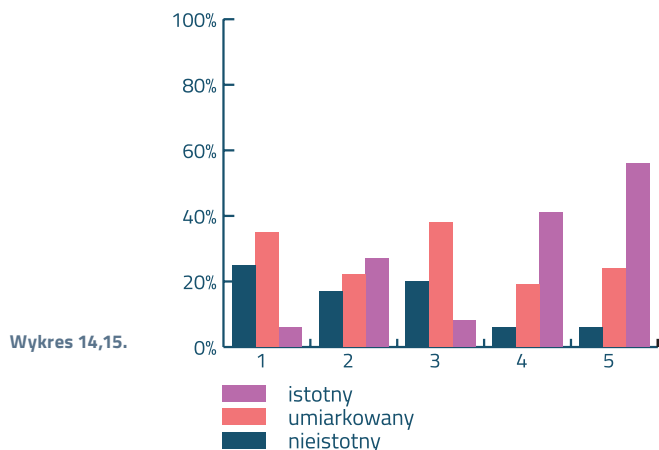
Czy obszar otaczający budynek kolejowy jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania, pracy, nauki, wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



Wykres 13.

#### Pytanie 4

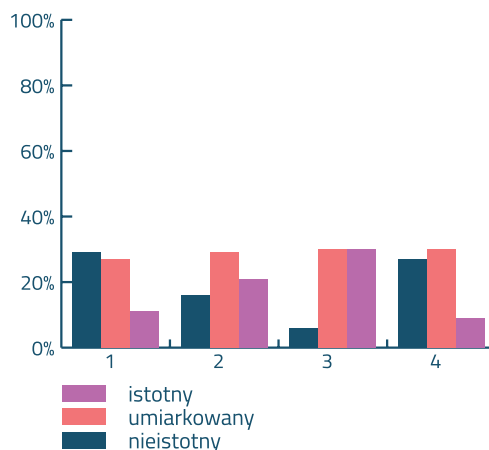
Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Bezrobocie/Ubóstwo.
2. Odływ młodych.
3. Przestępczość.
4. Starzejące się społeczeństwo.
5. Wyłączenie osób niepełnosprawnych.

#### Pytanie 5

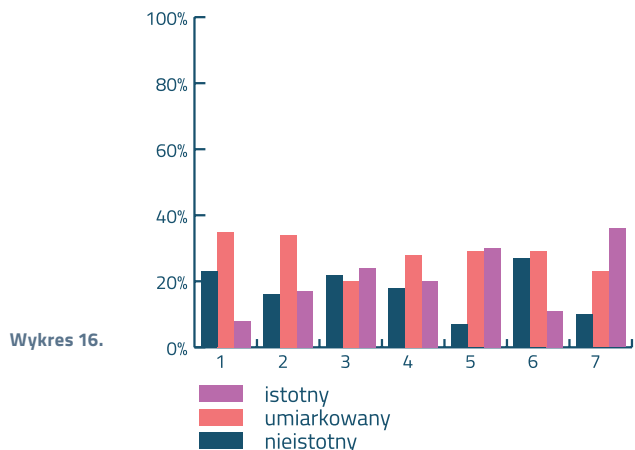
Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Mała ilość obszarów naturalnych/zielonych.
2. Mała ilość miejsc związanych z pamięcią/historią dzielnicy.
3. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką.
4. Niewystarczająca/zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta.

#### Pytanie 6

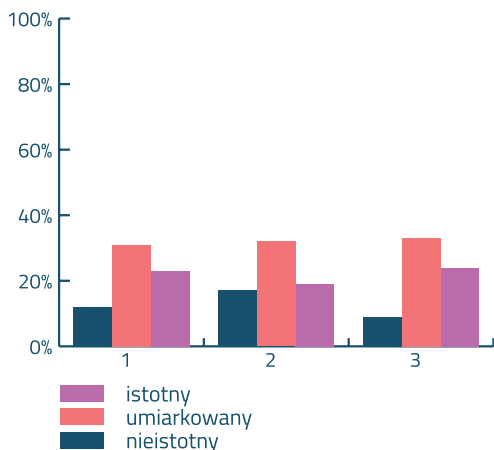
Proszę wskazać które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców.
2. Mała liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw.
3. Brak ofert pracy.
4. Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej.
5. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką.
6. Brak bibliotek.
7. Brak miejsc spotkań młodych osób.

### Pytanie 7

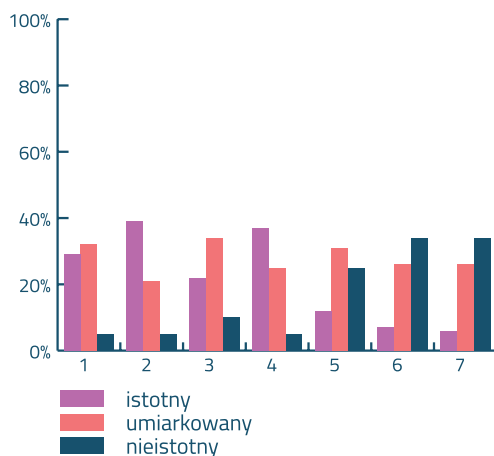
Proszę wskazać, które z wymienionych problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcjonalny w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji.
2. Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone).
3. Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej.

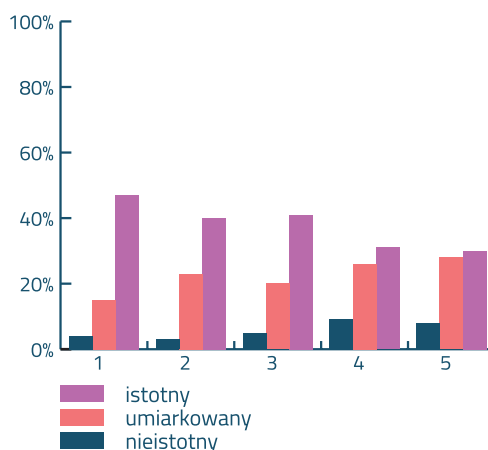
### Pytanie 9

Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę, w której mieszka pod względem ...? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



### Pytanie 8

Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



Wykres 17,18.

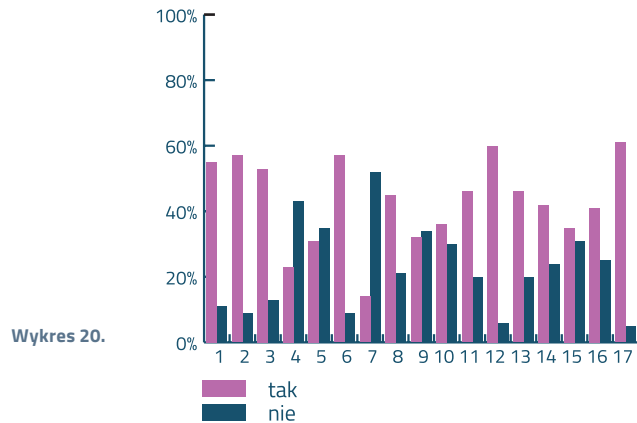
1. Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej.
2. Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji.
3. Zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne.
4. Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości).
5. Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości.

1. Warunki wypoczynku/rekreacji.
2. Architektura budynków.
3. Jakość oferowanych w okolicy usług.
4. Jakość terenów zielonych.
5. Miejsc spotkań towarzyskich.
6. Miejsc związanych z kulturą i sztuką.
7. Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy.

Wykres 19.

### Pytanie 10

W jaki sposób spędza Pani/Pan swój wolny czas?  
(jeśli to konieczne, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)



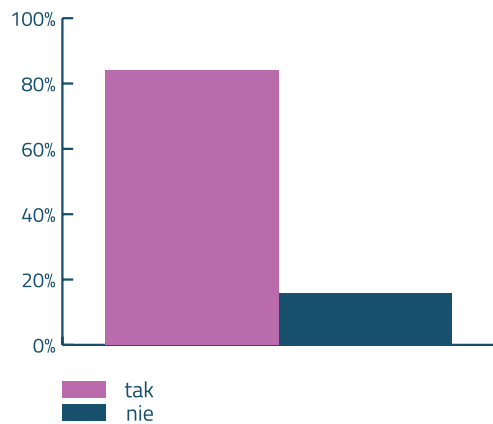
1. Czytając książki.
2. Odpoczywając w domu.
3. Słuchając muzyki.
4. Czytając prasę.
5. Bawiąc się z dziećmi.
6. Oglądając filmy.
7. Na zakupach w centrum handlowym.
8. Na imprezach kulturalno-rozrywkowych.
9. Grając w gry.
10. Malując/Rysując/Fotografując/Hobby.
11. Surfując po Internecie.
12. Spotykając się z rodziną/znajomymi.
13. Wyjeżdżając za miasto/na działkę.
14. Uprawiając sporty.
15. W kinie.
16. W pubie/kawiarni.
17. Spacerując po parku/lesie.

## Dzielnica Pomorzany.

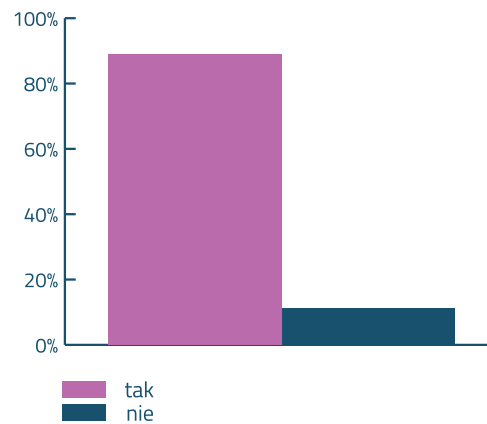
Na pytania zawarte w ankiecie dotyczącej dzielnicy Pomorzany odpowiedziało 63 respondentów. Wyniki ankiety oraz zadane pytania przedstawione zostały poniżej w formie wykresów graficznych.

**Pytanie 1**

Czy budynek byłego dworca znajdującego się w dzielnicy Pomorzany powinien zostać objęty modernizacją? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)

**Pytanie 2**

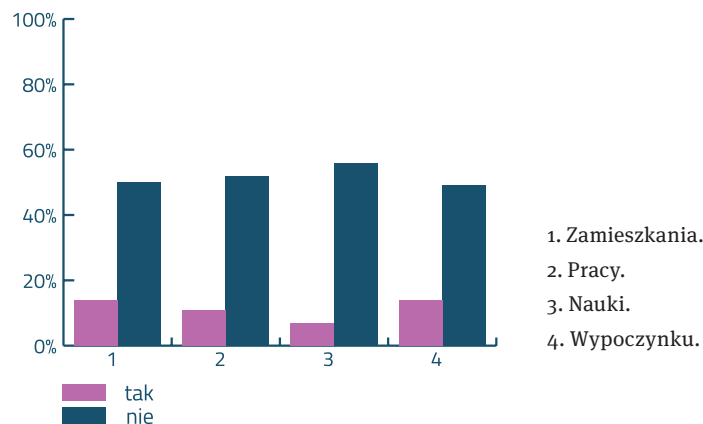
Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)



Wykres 21,22.

**Pytanie 3**

Czy obszar otaczający budynek kolejowy jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania, pracy, nauki, wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

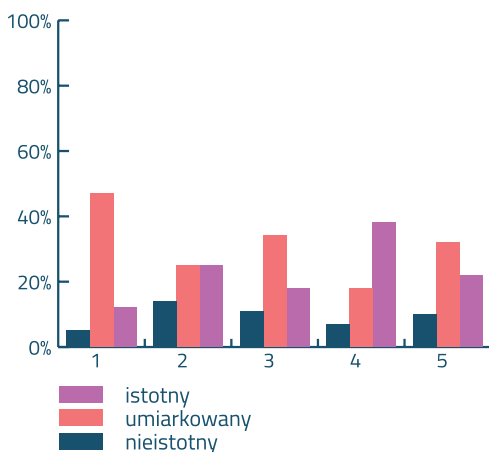


Wykres 23.

#### Pytanie 4

Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

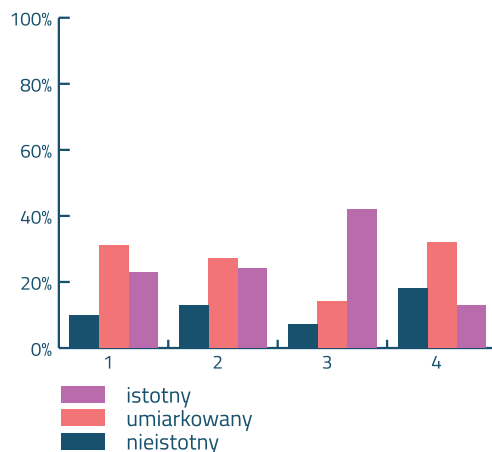
Wykres 24,25.



1. Bezrobocie/Ubóstwo.
2. Odpływ młodych.
3. Przestępczość.
4. Starzejące się społeczeństwo.
5. Wyłączenie osób niepełnosprawnych.

#### Pytanie 5

Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

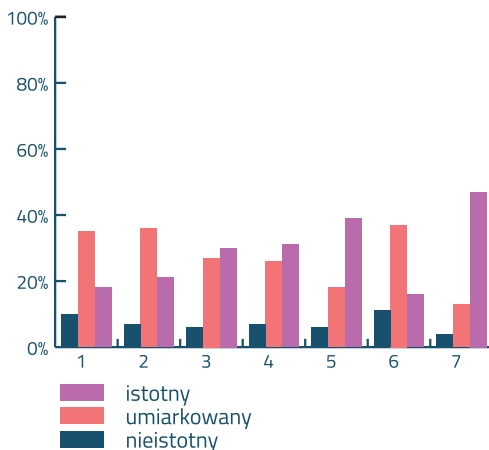


1. Mała ilość obszarów naturalnych/zielonych.
2. Mała ilość miejsc związanych z pamięcią/historią dzielnicy.
3. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką.
4. Niewystarczająca/zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta.

#### Pytanie 6

Proszę wskazać które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)

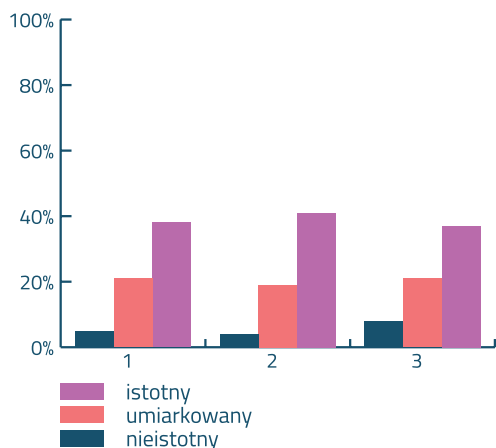
Wykres 26.



1. Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców.
2. Mała liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw.
3. Brak ofert pracy.
4. Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej.
5. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką.
6. Brak bibliotek.
7. Brak miejsc spotkań młodych osób.

### Pytanie 7

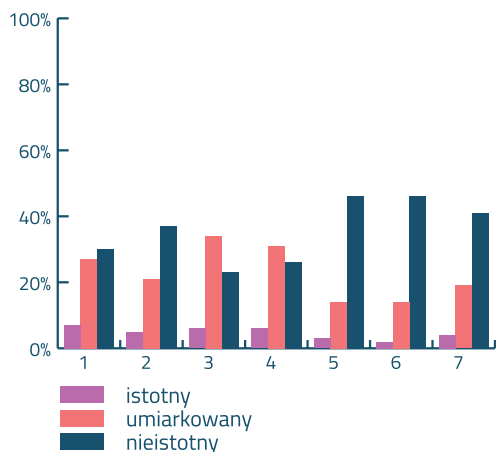
Proszę wskazać, które z wymienionych problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcjonalny w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



1. Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji.
2. Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone).
3. Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej.

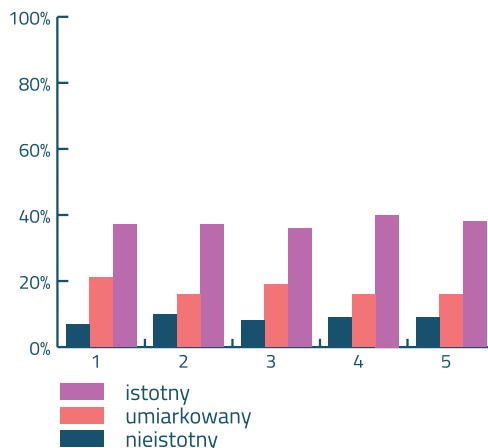
### Pytanie 9

Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę, w której mieszka pod względem ...? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



### Pytanie 8

Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)



Wykres 27,28.

1. Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej.
2. Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji.
3. Zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne.
4. Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości).
5. Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości.

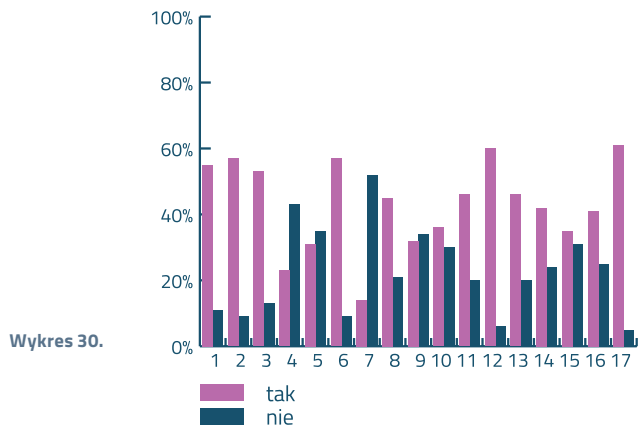
1. Warunki wypoczynku/rekreacji.
2. Architektura budynków.
3. Jakość oferowanych w okolicy usług.
4. Jakość terenów zielonych.
5. Miejsc spotkań towarzyskich.
6. Miejsc związanych z kulturą i sztuką.
7. Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy.

Wykres 29.



### Pytanie 10

W jaki sposób spędza Pani/Pan swój wolny czas?  
(jeśli to konieczne, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)



1. Czytając książki.
2. Odpoczywając w domu.
3. Słuchając muzyki.
4. Czytając prasę.
5. Bawiąc się z dziećmi.
6. Oglądając filmy.
7. Na zakupach w centrum handlowym.
8. Na imprezach kulturalno-rozrywkowych.
9. Grając w gry.
10. Malując/Rysując/Fotografując/Hobby.
11. Surfując po Internecie.
12. Spotykając się z rodziną/znajomymi.
13. Wyjeżdżając za miasto/na działkę.
14. Uprawiając sporty.
15. W kinie.
16. W pubie/kawiarni.
17. Spacerując po parku/lesie.



## 4.

---

### Przeprowadzenie badań w formie wywiadów.

Zestawienie dziewięciu pytań, które zadałam wybranym osobom związanym ze światem architektury, architektury wnętrz, sztuki i szeroko pojętej sztuki użytkowej. Wywiad był wysyłany drogą mailową.

*Dzień dobry.*

*Jestem asystentką w Pracowni Projektowania Architektury Wnętrz i Wystawiennictwa prowadzonej przez Prof. dr hab. Józefa Jurka na Wydziale Sztuk Wizualnych Akademii Sztuki w Szczecinie. Aktualnie jestem także doktorantką na Wydziale Architektury Wnętrz i Scenografii Uniwersytetu Artystycznego w Poznaniu.*

*Poniżej przedstawiam swój temat oraz informację o Promotorach.*

*Temat pracy:*

*„Możliwości adaptacji wnętrz dworców kolejowych na przykładzie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej”*

*Dziedzina: sztuki plastyczne*

*Dyscyplina artystyczna: sztuki projektowe*

*Promotor: prof. dr hab. Józef Jurek*

*Promotor pomocniczy: dr Katarzyna Utecht*

*W pisemnej części pracy doktorskiej chciałabym zadać kilka pytań wybranym osobom, poznać ich punkt widzenia. W związku z powyższym zwracam się do Pana z prośbą o odpowiedź na moje pytania, dzięki którym będę miała możliwość budowania dalszej części swojej pracy, a także projektu, który będzie stanowił część praktyczną pracy. W razie jakichkolwiek pytań pozostaję do dyspozycji. Poznanie Pana zdania na poniższe pytania jest dla mnie niezwykle istotne.*

*Poniżej umieszczam pytania, będę bardzo wdzięczna za odpowiedź.*

- 1. Czym dla Pani/Pana jest rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?*
- 2. Jaki wpływ według Pani/Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?*
- 3. Czy według Pani/Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?*
- 4. Czy według Pani/Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?*
- 5. Czy według Pani/Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?*
- 6. Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?*
- 7. Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?*
- 8. W jaki sposób według Pani/Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?*
- 9. Czy według Pani/Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?*

*Pozdrawiam serdecznie,  
licząc na pomoc,*

*mgr Dominika Zawojska*

*Pracownia Projektowania  
Architektury Wnętrz  
i Wystawiennictwa*

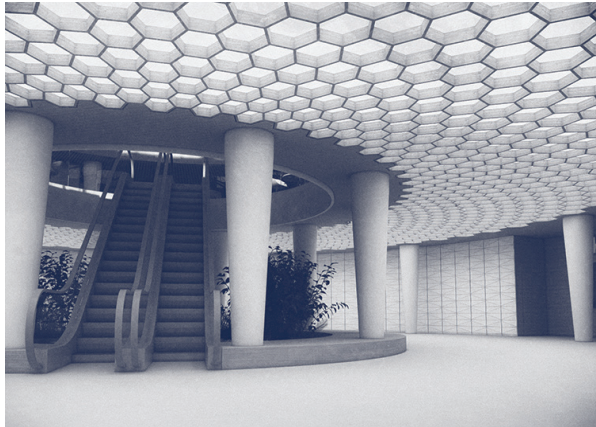
*Akademia Sztuki w Szczecinie.*

## 4.1.

Agnieszka Bojarowicz

Agnieszka Bojanowicz jest współwłaścicielką studia projektowego BB Mulier, które zaprojektowało między innymi wewnątrz Centrum Komunikacyjnego w Kielcach, dawnego dworca PKS. Modernizacja istniejącego budynku - ikony zakładała jak największy szacunek dla ducha lat 70-tych. Główna funkcja dworca uzupełniona została o nowoczesną mediatekę ulokowaną na antresoli.

Ilustracje 34,35.  
Projekt Centrum  
Komunikacyjnego  
w Kielcach, dawnego  
dworca PKS.  
Autor:  
BB Mulier Studio.  
Źródło w rozdziale 9.



34



35

**Czym jest dla Pani rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Zgodnie z samą definicją rewitalizacji - przywróceniem do życia poprzez przystosowanie obiektu do współczesnych potrzeb funkcjonalnych oraz wymagań technicznych.*

**Jaki wpływ według Pani ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Rewitalizacja obiektu pociąga za sobą również rewitalizację jego otoczenia. Początkowo w samym procesie danej inwestycji, długofalowo na zasadzie efektu domina - jedna inwestycja może przyciągać kolejne. Jednak jest to uwarunkowane sytuacją prawną terenu, wsparciem ekonomicznym, odpowiednim zarządzaniem oraz administracją nad danym obszarem. Sama inwestycja w rewitalizację jednego obiektu to za mało, aby stymulować rozwój obszaru jako całości.*

**Czy według Pani dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?**

*Rewitalizacja jednego obiektu, jak już pisałam powyżej, to zbyt mało, aby obszar miasta (np. dzielnica) mogły poprawić swoją sytuację prawno-ekonomiczną. Potrzebne są działania bardziej kompleksowe oraz spójny master-plan dla całego obszaru, który zamierzamy zrewitalizować. Choć niewątpliwie rewitalizacja kluczowego obiektu, np. dworca, może*

*ułatwić np. pozyskiwanie funduszy na dalsze prace oraz generalnie przyciągnąć uwagę społeczeństwa do zagadnienia rewitalizacji oraz dać początkowy impuls do procesu odnowy.*

**Czy według Pani życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Tak.*

**Czy według Pani możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Proszę o doprecyzowanie pytania. Czy chodzi o to, czy opuszczone dworce mogą przyjąć nowe funkcje miejskie bez ich rewitalizacji?*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pani jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Tak. Funkcja w obiektach dworcowych powinna być uzupełniona głównie o usługi: sklepy, kawiarnie, punkty gastronomiczne oraz o funkcje kulturalne, ogólnomiejskie, np.: mediateka, galeria.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Część dworców po przebudowie zostaje obudowana innymi funkcjami, głównie handlowymi (np. Kraków). Ale wiele obiektów zachowuje jednak swój pierwotny charakter funkcjonalny (np. Wrocław, Kielce).*

**W jaki sposób według Pani zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Poprzez badania socjologiczne oraz analizę dostępnych danych.*

**Czy według Pani istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*To zależy od wartości istniejącego obiektu. Jego znaczenia dla historii, tożsamości miasta.*

## 4.2.

Monika Domańska

Monika Domańska jest założycielką Stowarzyszenia Traffic Design, które organizuje festiwal pod tą samą nazwą. Jest to organizacja pozarządowa, która działa na rzecz poprawy przestrzeni publicznej. Tworzy jeden z największych w Europie festiwali sztuki miejskiej, obejmujący malowanie murali, działania rewitalizacyjne, partycypacyjne i edukacyjne.

Stowarzyszenie Traffic Design, które działa na rzecz sztuki i estetyki w przestrzeni publicznej, zostało wyróżnione w prestiżowym konkursie Innovation by Design Awards 2018 organizowanym przez amerykański magazyn Fast Company. Wśród zwycięzców i wyróżnionych marek znaleźli się tacy giganci jak Microsoft, Google, Airbnb, Adobe oraz IBM. Projektem wyróżnionym w kategorii Graphic Design and Data Visualization została czwarta edycja re:design, czyli zmiana szyldów warszawskich rzemieślników na Pradze Północ (zrealizowana w ramach działań rewitalizacyjnych Na\_prawa Warszawa).<sup>7</sup>



36



37

Ilustracje 36,37  
Projekty  
Stowarzyszenia  
Traffic Design.  
Źródło w rozdziale 9.

### Czym jest dla Pani rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?

*Rewitalizację postrzegam jako kompleksowe działanie, które ma na celu społeczne i gospodarcze ożywienie pewnego rejonu lub obiektu. Zbyt często to pojęcie jest stosowane zamiennie z remontem lub modernizacją, nie myśląc o społecznym wymiarze rewitalizacji. Rewitalizacja wiąże się z przywracaniem zapomnianych obiektów architektonicznych do życia – tak, by ponownie zagościli w nich ludzie i/czy biznesy.*

### Jaki wpływ według Pani ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?

*Zapomniane obszary miejskie już w swoim założeniu (słowo zapomniane) są przestrzeniami, do których (z założenia większości ludzi) nie ma po co się wybierać. Ludzie wyparli je ze swojej świadomości, myśląc o mieście, chociaż czasami są one umiejscowione bardzo*

<sup>7</sup> Źródło: <https://trafficdesign.prowly.com/37991-stowarzyszenie-traffic-design-wyrozni-one-przez-fast-company>

*blisko głównych szlaków komunikacyjnych. W rewitalizacji obiektów czy obszarów chodzi w dużej mierze o „wciąganie ich” z powrotem na mapę. Mówię tu oczywiście w sensie metaforycznym o symbolicznych mapach miast, które figurują w sercach i umysłach mieszkańców. Aby te przestrzenie ponownie tam zaistniały, muszą oferować coś ciekawego, niebywałego, funkcjonalnego etc. społeczności, aby chciała się tam wybrać lub nawet pomyśleć o tej przestrzeni (w innej kategorii niż zapomniane, zdegradowane miejsce). Przywracanie miejscom różnych funkcji jest niezbędnym elementem procesu rewitalizacji, aby przestrzeń ponownie zaczęła żyć.*

**Czy według Pani dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?**

*W sam proces rewitalizacji zaangażowanych jest wiele podmiotów - firm remontowych, urzędników, organizacji pozarządowych, mieszkańców etc., którzy fizycznie pojawiają się na miejscu. Wszyscy z nich są potencjalnymi klientami lokalnych przedsiębiorstw. Trudno myśleć o rewitalizacji obiektów w oderwaniu od sąsiednich terenów (chyba, że będzie tam centrum handlowe, które „zassie” jednostki do środka, a sąsiedztwo uzyska zwiększony ruch samochodowy), dlatego rewitalizacja obiektów architektonicznych i idące za tymi środkami zainteresowanie publiczności pozwolą przyciągnąć w daną przestrzeń nowych gości. Tak się stało w Gdyni, w dzielnicy portowej, gdzie murale przyciągnęły do nieco zapomnianej dzielnicy rzesze mieszkańców, którzy wcześniej nie pojawiali się w tej przestrzeni. Obecnie otwierają się tam galerie i małe knajpki, a kilka dużych, deweloperskich inwestycji jest już w fazie budowy.*

**Czy według Pani życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Ewidentnie Polska samochodem stoi. Nie jestem ekspertką od transportu, ale z obserwacji widzę, że sporo młodych ludzi (szczególnie mieszkających w centrach miast) przesiada się na rower, car-sparing oraz komunikację publiczną. Obiekty dworcowe, ze względu na swoją funkcję, z założenia kumulowały ilość ludności w swojej okolicy. Życie miasta opiera się na przepływie ludzi, stąd też wszelkie węzły przesiadkowe są z nim nierozzerwalnie połączone.*

**Czy według Pani możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Oczywiście, wymaga to jednak dużego zaangażowania i wyczucia ze strony inwestora. Czasami wizja zysków z inwestycji przeważa nad potrzebami mieszkańców, dlatego jedynie włączanie ich w procesy rewitalizacyjne pozwoli na uwzględnienie ich głosu i potrzeb w tego typu inwestycji.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega je Pani jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**



*W dzisiejszym świecie ważne jest, aby obiekty - nieważne czy dworce, czy np. biblioteki - pełniły kilka różnych funkcji. Niestety, zbyt często widzę, jak dworce stają się przybudówkami galerii handlowych. Wyobrażam sobie, że dworzec mógłby być dobrą przestrzenią, np. na co-working - szczególnie jeśli w różnych dworcach w kraju znajdowałyby się sieć takich placówek. Byłoby to ułatwienie dla osób, które pracują w podróży i potrzebują miejsca, gdzie mogą usiąść z laptopem i np. wydrukować dokumenty. W Sopocie i Rumii na dworcu z sukcesem działają biblioteki. Dworce, ze względu na swoją przepustowość, są na pewno ciekawymi przestrzeniami do umieszczania sztuki.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Trochę odpowiadam na to w poprzednim pytaniu. Coraz częściej na lotnisku widzę taką sytuację, że aby dojść do bramek, chcąc nie chcąc, muszę przejść przez wielki sklep wolnocłowy. Podobne wrażenie mam w przypadku dworców, gdzie, aby dojść na peron, muszę minąć wiele sklepów oraz barów z fast-foodami. Wydaje mi się, że ktoś pomylił akcenty. Usługi dodatkowe są ważne, ale jeśli dworzec staje się dodatkiem do centrum handlowego, to jest to z mojej perspektywy pomieszanie porządków.*

**W jaki sposób według Pani zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Pytać, badać, poznawać. Jest wiele narzędzi, którymi można się posłużyć, aby poznać te potrzeby. Jedną rzeczą jest obserwacja zwyczajów i zachowań, gdzie kto chodzi, ile czasu spędza w danym miejscu, itd. Poza tym ankiety, wywiady, warsztaty (np. projektowanie partycypacyjne, prototypowanie), konsultacje i spotkania z mieszkańcami, spacerowanie badawcze, mapy sentymentalne, badania panelowe. Każdy może ułożyć sobie własny zestaw badawczych narzędzi. Polecam sprawdzić działania Laboratorium Innowacji Społecznych w Gdyni, które nadzoruje proces rewitalizacji i na każdej z objętych nim dzielnic wiele czasu poświęciło się na budowanie relacji z mieszkańcami.*

**Czy według Pani istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Zapewne każde miejsce ma swoją specyfikę. Domyślam się, że np. zmiana w liczebności i strukturze społecznej może wpłynąć na zasadność rewitalizacji pewnych obiektów. Na pewno istotną rolę odgrywają walory architektoniczne, przywiązanie mieszkańców do obiektu, etc. W przypadku dużych, zabytkowych dworców można poszukać dodatkowych najemców, aby zrewitalizować obiekt, jak zrobiono to w Gdyni. W przypadku budynków systemowych odstrasza mnie brak ich charakteru. Z punktu widzenia działalności Stowarzyszenia Traffic Design zależy nam na zachowywaniu detali miejskich, które są tożsame z pewnym czasem i miejscem, które z kolei odciskają swoje piętno na projekcie. Ciężko o przywiązanie się do budynku, który jest ctrl+c ctrl+v z innego miejsca, dlatego w ich przypadku niezbędne są dodatkowe działania, które wpiszą obiekt w przestrzeń miasta oraz świadomość jego użytkowników i mieszkańców.*

### 4.3.

*Norman Foster*

Norman Foster jest brytyjskim architektem, założycielem biura architektonicznego Foster and Partners z siedzibą w Londynie. Autor między innymi drugiego pod względem wielkości budynku na ziemi, którego powierzchnia jest większa niż milion metrów kwadratowych (Terminal 3 w Pekinie). Autor przebudowy gmachu Reichstagu w Berlinie czy British Museum w Londynie i wielu innych.

Lord Foster życzył mi wszystkiego najlepszego, powodzenia w pisaniu pracy, natomiast z wiadomych względów, czyli braku czasu, nie będzie w stanie odpowiedzieć na mój wywiad. Mail mimo wszystko zachowam na pamiątkę.



38

39

**Ilustracja 38.**  
**Projekt IB Tower**  
**w Kuala Lumpur.**  
Autor: Foster&Partners.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 39.**  
**Hearst Tower**  
**w Nowym Jorku.**  
Autor: Foster&Partners.  
Źródło w rozdziale 9.

*Szanowna Dominiko,*

*Dziękuję za Twoje pytanie.*

*Zawsze cieszy nas zainteresowanie utalentowanych osób. Niestety nie jesteśmy w stanie pomóc dlatego z przykrością musimy poinformować iż Lord Foster zmuszony jest odmówić. Życzymy wszystkiego najlepszego.*

*Z poważaniem,*

*Melissa*

*Dear Dominika,*

*Thank you for your enquiry*

*We are always happy to hear from talented individuals. Sadly, this commitment is not something we can assist with and therefore we are so sorry to inform you that unfortunately Lord Foster will have to decline.*

*We wish you all the best.*

*Kind regards,*

*Melissa*

## 4.4.

Ado Franchini

Ado Franchini jest Architektem, Profesorem Politecnico di Milano we Włoszech.

**Ilustracja 40.**  
**Projekt Como Next.**  
Autor: Ado Franchini.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 41**  
**Wizualizacja projektowa.**  
Autor: Ado Franchini.  
Źródło w rozdziale 9.



40



41

**Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Rewitalizacja zapomnianych (czy nieużywanych) obiektów architektonicznych jest mode-  
lowym tematem dla architektów i okazją dla miast na ocalenie miejskich obszarów, doda-  
niem jakości miejskiemu krajobrazowi i zapewnieniem usług mieszkańcom.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane  
niegdyś obszary miejskie?**

*Wpływ przywracania funkcjonowania miejsc i budynków, które utraciły swoją pierwotną  
funkcję jest ogromnie pozytywny dla miasta i jego miejskiej przemiany.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są  
możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Rewitalizacja obiektów i obszarów jest wielą możliwością do warunkowania wszystkich  
obszarów miejskich.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozdzielnym związku z infrastrukt-  
turą komunikacyjną, jaką są objekty dworcowe?**

*Tak, dworce są centrum życia towarzyskiego i działań ekonomicznych a także są one spe-  
cjalnym elementem łączącym mieszkańców.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Tak, uważam, że potencjał historycznych stacji jest częścią wspólnej pamięci i może stać się miejscem łączącym mieszkańców.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Tak, nowe dodatkowe funkcje dworców są mile widziane jak również użyteczne: mogą być one zarówno handlowe i kulturalne, społeczne i twórcze. Dworzec główny w Mediolanie jest obecnie całkiem interesującym polifunkcyjnym (wielofunkcyjnym) centrum z dużymi księgarniami, galerią handlową, restauracjami i miejscem spotkań wraz z jego pierwotną rolą.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Dworce nadal są całkiem istotne dla lokalnego transportu (regionalnego i lokalnego) i dla długich podróży szybkimi pociągami, więc dla mnie ten system transportu jest ważny i stale rozwijający się ze względu na nowe technologie i wyposażenie (szybkie pociągi, alternatywa dla samolotów, wygoda, ceny itp.).*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Potrzebą ludzi mieszkających w opuszczonych obszarach miejskich jest przywrócenie jakości życia miejskiego w odpowiedni sposób, z miejskim projektem posiadającym cechy ogólne, pół prywatne i miejscami prywatnymi. Pojęcie „miasto” jakie chcemy mieć jest ważną częścią tej odnowy.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Uważam, że obydwa rozwiązania są poprawne, ale ze względu na projekty architektoniczne sądzę, iż ważniejszy jest związek pomiędzy starym a nowym, pomiędzy tradycją a innowacją, pomiędzy przeszłością a teraźniejszością architektury, w której nasz projekt może być wyrażony jak również współczesny punkt widzenia.*

**What is the revitalisation of forgotten architectural objects for you?**

*Revitalisation of forgotten (or misused) architectural objects is a design subject for architects and an occasion for the cities to save urban land, give quality to the urban landscape and provide services to the citizens.*

**According to you what impact has re-use of locations which lost their former identity?**

*The impact of urban re-use of locations and buildings which lost their former identity is extremely positive for the city and for the urban transformation.*

**Do you think that thanks to the revitalisation of architectural objects great opportunities of economical-social are created for surrounding districts?**

*The revitalization of architectural objects and location is a great opportunity to qualify all the surrounding urban district.*

**Do you think the city life can function together with public transport infrastructure which are railway stations?**

*Yes, the railway urban stations are hub for social life and economical activities, and they are anyway a special urban element of connectivity.*

**Do you think it is possible to create places which result from needs of citizens living near the neglected/abandoned railway stations?**

*Yes, I think that the historical potential of urban railway station is part of the collective memory and can become a strong connective location for citizens.*

**Is placing additional functions in the revitalised railway stations important and can you tell it as beneficial change impacting upon surrounding areas? If yes, what functions can they be?**

*Yes, new additional functions in the railway station are welcome and quite useful: they can be both commercial and cultural, social and creative: Central station in Milan is now a quite interesting polifunctional hub with large bookstores, commercial gallery, restaurants and meeting point, together with the original function.*

**Does the modern railway station perform main function or is it becoming only an addition to the different group functions?**

*Railway stations are still quite important for local transportation (regional and local) and for long trips with fast trains, so to me this transport system is important and in great expansion due to new technologies and hardware (fast trains, alternative to airplane, comfort, prices ecc).*

**According to you how should we define the needs of citizens living near the forbidden urban areas?**

*The need of people living in dismissed urban areas is to re-establish the quality of urban life in a proper way, with an urban design made with quality of public, semi-private and private spaces. The “idea of city” that we want to have is the crucial topic of this rehabilitation.*

**Do you think it is important that the railway station should be a revitalised object or new as well as economical in construction innovative building?**

*I think that both solutions are fine but in terms of architecture project I find more interesting the relationship between old & new, between tradition & innovation, between past& present architecture, in which can be expressed our architectural design position and contemporary cultural point of view.*

## 4.5.

*Michał Goncerzewicz*

Pracownia Forum Architekti z Wrocławia, autorzy „Stacji Muzeum”, czyli projektu przebudowy Muzeum Kolejnictwa w Warszawie, już przez niektórych nazywanej „Kolejowym Kopernikiem”.

**Ilustracje 42, 43.**  
**Wizualizacje projektowe Stacji Muzeum.**  
Autorzy projektu:  
Pracownia Forum Architekti.  
Źródło w rozdziale 9.



42



43

**Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Przede wszystkim ciekawym zadaniem projektowym.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Jest to sposób budowania tożsamości oraz identyfikacji z miejscem.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Tak, przy znacznym ryzyku gentryfikacji – a co za tym idzie – ryzyku odizolowania części grup społecznych.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są objekty dworcowe?**

*Tak – co będzie widoczne coraz bardziej w Polsce, a od lat ma miejsce w krajach takich jak np. Japonia.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Możliwość tworzenia miejsc wskazanych przez Panią jest niezależna od pierwotnej funkcji obiektu. Zależna jest przede wszystkim od czynników obiektywnych jak gęstość zabudowy, ilość potencjalnych użytkowników, dostępność komunikacyjna etc.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega je Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Zróżnicowanie funkcjonalne jest immanentną cechą zdrowej tkanki miejskiej. Od rodzaju funkcji zdecydowanie bardziej istotne jest jej zróżnicowanie i znaczne nasycenie.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Rozstrzygnięcie zagadnienia w zasadzie nieistotne (podobnie jak pierwszeństwo jajka vs. kury). Istotą symbioza funkcji.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Badając sposób życia społeczności, potrzeby, możliwości oraz rodzaj i siłę wspólnoty, jaką buduje.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Jedno nie wyklucza drugiego – zależne jest od dostępności obiektów do rewitalizacji i ich lokalizacji w miejscu, w którym dworzec jest potrzebny.*



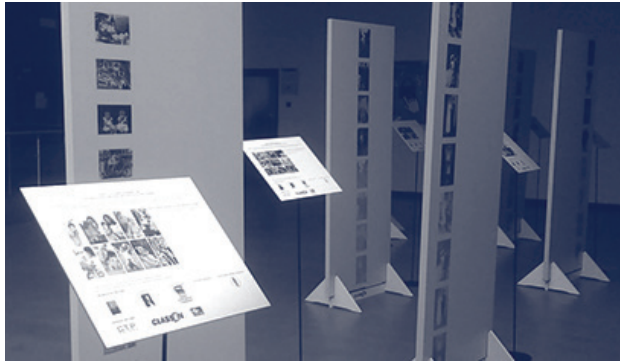
## 4.6.

Krzysztof Groń

Adiunkt w Katedrze Sztuk Pięknych i Projektowych Politechniki Śląskiej w Gliwicach.  
Projektant form użytkowych z przeznaczeniem dla produkcji przemysłowej.

**Ilustracja 44.**  
Autor:  
Krzysztof Groń.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 45.**  
**Platforma komunikacyjna,  
idea i koncepcja.**  
Autor:  
Krzysztof Groń.  
Źródło w rozdziale 9.



44



45

### Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?

*Rewitalizacja zapomnianych obiektów, czyli przywrócenie do prawidłowego funkcjonowania (życia), jest niezbędnym procesem w kontekście zrównoważonego działania tkanki miejskiej. Nadając zapomnianym, opuszczonym obiektom nowe znaczenie oraz kształtując dla nich nowy program funkcjonalny, można w znaczący sposób wpłynąć na rozwój danej części miasta. Z drugiej strony, pojawiają się też przykłady, że to właśnie opuszczone i zapomniane potrafi być atrakcyjne - np. miejscowość Miedzianka w woj. dolnośląskim.*

### Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?

*Wprowadzanie nowej funkcji dla zastanego obiektu jest przyczynkiem do dalszego rozwoju miejsca. Jeżeli dzielnica nie funkcjonuje w odpowiedni sposób i pojawiają się opuszczone obiekty - wprowadzenie wysokiej jakości, nowoczesnej architektury lub rewaloryzacja obiektów zastanych rozpoczyna proces dopasowywania przez lokalną społeczność estetyki i jakości zamieszkiwanych budynków do wymienionego wysokiej klasy obiektu architektonicznego.*

### Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?

*Każda zmiana powinna rodzić rozwój, który powinien być ściśle powiązany z programem rewitalizacji danych obszarów (cel, program, projekt).*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Teoretycznie węzły komunikacyjne w dobrze rozwiniętej aglomeracji są bardzo istotne dla rozwoju społecznego i funkcjonowania miasta, o czym wspomina m.in. Jan Gehl. Współcześnie dworce kolejowe i autobusowe nie stanowią tak istotnych funkcji - niejako „spychane” są na ubocze - np. dworzec w Tarnowie. W Polsce dworce kolejowe wypierane są budynkami galerii handlowych budowanych na terenach blisko centrów miejskich. Zamieniły się w tzw. „aneksy dworcowe” i obecnie są dodatkami do galerii handlowych. Wszystko zależy jest również od lokalizacji w poszczególnych częściach kraju, jednak można zauważyć jeden utrzymujący się obecnie trend.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*W Polsce jest to możliwe raczej w małych miejscowościach niż dużych miastach - np. w Tuchowie /k Tarnowa w budynku PKP mieści się zakład pogrzebowy, a w dawnym budynku dworcowym Białowieży otwarto restaurację „Carską”.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Tak, jeżeli na dworcu zaaranżujemy funkcję kultury lub administracji - kino, bibliotekę, restaurację (np. dworzec w Trzebini /k Krakowa), apartamenty (Kasina Wielka). Lokalizowanie funkcji handlowych powinno ograniczać się do minimum, by nie przerodzić później dworca w galerię handlową.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*To zależy od kraju. W Polsce dworce kolejowe obecnie stają się dodatkiem, np. w dużych miastach do galerii handlowych, a w małych miastach często są pozbawione życia oraz funkcji - szczególnie jeśli są znacząco oddalone od centrum. Z drugiej strony, wciąż pozostają ważnym miejscem dla osób przemieszczających się komunikacją publiczną i aglomeracyjną.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Badania społeczne z zaangażowaniem socjologów, architektów, a także warsztaty z partycypacją pozwalają na zdiagnozowanie potrzeb mieszkańców.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Tak i tak. W zależności od wartości historycznej i stanu obiektu. Jeśli koszty rewitalizacji lub utrzymania przewyższają zaplanowane korzyści, możliwa jest decyzja o zburzeniu starego obiektu i budowie nowego, ergonomicznego. Taka sytuacja ma miejsce np. w Oświęcimiu, gdzie zdecydowano o przebudowie dworca na mniejszy, ze względu na zbyt wysokie koszty utrzymania oraz brak potencjalnych najemców lokali znajdujących się na istniejącym dworcu. Oczywiście, należy pamiętać o ochronie zabytkowych budynków, których nie powinno się burzyć niezależnie od późniejszych kosztów - warto jednak posiadać plan działania, by odnowiony budynek nie był „martwy”.*

## 4.7.

Paweł Gut

Dr hab. Kierownik Oddziału I Archiwum Państwowego w Szczecinie Materiałów Archiwalnych wytworzonych do 1945 roku.



Ilustracja 46.  
Archiwum Państwowe  
w Szczecinie.  
Źródło w rozdziale 9.

46

Szanowna Pani Dominiko,

*przepraszam, iż odpowiadam na Pani pytania dopiero dziś. Mam nadzieję, że jeszcze moje odpowiedzi przydadzą się do Pani pracy.*

*Ja jestem wielkim zwolennikiem komunikacji kolejowej. Sam nie posiadam samochodu i miejsca w Polsce bez dostępu do linii kolejowej są dla mnie zamknięte. Komunikacja autobusowa, ze względu na zdominowanie przez tzw. busy, stanowi według mnie bardzo niedobre rozwiązanie, godzące w rozwój regionu. Tam, gdzie nie ma kolejowych połączeń, region jest upośledzony społecznie.*

*Jednak moje spostrzeżenia i obserwacje dotyczące naszego społeczeństwa, wobec podobnych obserwacji poczynionych w innych krajach, są niestety dość pesymistyczne. Generalnie, my jako polskie społeczeństwo, nie lubimy publicznej komunikacji. Mamy to, co społeczeństwo amerykańskie - każdy ma lub chce mieć samochód, to nawiązanie do tradycji kulturowej - w Ameryce - każdy miał konia i na nim jeździł „przez prairie”; w naszym kraju - poprzez dziedzictwo odwołujemy się do tradycji szlacheckiej jako naród, szlachcic zawsze miał w tej tradycji konia, który był jego „narzędziem” podróży. Dlatego też w naszym społeczeństwie trudno było, jest i pewnie będzie zaszczepić „miłość” do komunikacji publicznej, zwłaszcza kolejowej.*

*Na koniec taka dygresja. Miasto Wrocław znane jest w naszym kraju jako przodujący ośrodek społecznego rozwoju w stylu europejskim, a przed kilku laty miało tam takie zdanie, co odnotowały media. Na Radzie Miejskiej Wrocławia chciano przegłosować uchwałę o budowie linii tramwajowej na osiedle Kozanów i jeden z radnych miejskich stwierdził, iż może zamiast linii tramwajowej - należy poszerzyć jedną z ulic na to osiedle, aby więcej samochodów mogło jeździć i jak zauważyli komentatorzy, pozostali radni (niezależnie od*

*barw politycznych) generalnie nie mieli problemu, aby zmienić treść uchwały z tramwajowej na samochodową. Jedynie urzędnik z wydziału budownictwa odpowiedzialny za sprawę wskazał radnym problem, iż uchwała wiąże się z dotacją unijną na rozwój komunikacji masowej publicznej, bezkolizyjnej (tramwaje, koleje), a nie na budowę drogi, co spotęguje jeszcze bardziej ruch samochodów osobowych w mieście. I tylko to uratowało tramwaj w nowej dzielnicy Wrocławia.*

*Ale to tylko moje spostrzeżenie, może zbyt na wyrost.*

### **Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Rewitalizacja stanowi przywrócenie obiektowi nie tylko wyglądu czy pierwotnych funkcji, ale przede wszystkim wprowadzenie obiektu do ponownego użytku, czasem ze zmianą charakteru, czasem z przywróceniem dotychczasowej funkcji.*

### **Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Proces ten stanowi przywrócenie życia miejskiego na obszarach zapomnianych w mieście, przywrócenie ich społeczeństwu, mieszkańcom, sprzyja rozwojowi dzielnicy czy całego miasta.*

### **Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Tak, obiekt odbudowany, przywrócony do życia może być „motorem” czy impulsem rozwoju społecznego czy ekonomicznego okolicy, w której jest położony.*

### **Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są objekty dworcowe?**

*Tak, dworce kolejowe stanowiły i stanowią nadal miejsca kreacji życia miejskiego, mogą być elementem społecznego życia. Są miejscem nie tylko początku czy końca podróży. Dworzec kolejowy może stanowić integralną część życia miejskiego.*

### **Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Tylko jeśli dworce kolejowe zostaną przywrócone do funkcji pierwotnych, będą miejscem początku czy końca podróży, wówczas też mogą stać się miejscem społecznego spotkania mieszkańców okolicy.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Dworzec, prócz funkcji komunikacyjnej, może zyskiwać inne funkcje społeczne, handlowe, usługowe i gastronomiczne, pewnie też biurowe. To sprzyja spotkaniom mieszkańców nie tylko okolicy dworca, ale całego miasta.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Główna funkcja pozostaje, ale pełne wykorzystanie obiektu, szczególnie gdy w przeszłości był on wybudowany jako obiekt „duży”, nie jest możliwe bez rozbudowywania dodatkowych funkcji dworca.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Można na to odpowiedzieć tylko poprzez udostępnienie im dobrej publicznej komunikacji masowej.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Obiekty kolejowe stanowią dziedzictwo kulturowe w zakresie budownictwa i mechaniki. Jeśli można, to należy je odnawiać i starać się ich „bryłę” czy funkcje zaadaptować do współczesnych wyzwań komunikacji kolejowej, a także wykorzystać dodatkowo na inne cele czy funkcje.*

## 4.8.

### Bogdana Kozińska

Była kierowniczką Muzeum Historii Szczecina. Bogdana Kozińska zna w tym mieście każdą cegłę - mówi Daniel Źródlewski z Muzeum Narodowego o byłej już kierowniczce Muzeum Historii Szczecina. Współpracownicy pożegnali ją hucznie, gdy przechodziła na emeryturę w 2015 roku, m.in. przemianowując plac przy siedzibie muzeum na plac Bogdany Kozińskiej. Bogdana Kozińska to absolwentka Wydziału Sztuk Pięknych Uniwersytetu Mikołaja Kopernika w Toruniu. Jest badaczką historii, architektury, urbanistyki i problematyki konserwatorskiej Szczecina i miast pomorskich, długoletnim sekretarzem i członkiem Zarządu Oddziału Szczecińskiego Stowarzyszenia Historyków Sztuki. Jest autorką i współautorką wielu publikacji, m.in. rozprawy doktorskiej „Rozwój Przestrzeny Szczecina 1808-1939”. W listopadzie 2014 roku została odznaczona Srebrnym Krzyżem Zasługi.

Ilustracja 47.  
Muzeum Historii  
Szczecina.  
Źródło w rozdziale 9.



47

Ilustracja 48.  
Tablica stworzona  
z okazji przejścia  
na emeryturę  
Bogdaną Kozińskiej.  
źródło w rozdziale 9.



48

### Czym jest dla Pani rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?

*Jest to próba estetyzacji fragmentów miasta, w zależności od charakteru rewaloryzowanego obiektu powiązana z przywróceniem dawnych związków kompozycyjnych, czasem struktur funkcjonalnych, komunikacyjnych i/lub społecznych.*

### Jaki wpływ według Pani ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?

*Przywrócenie dawnej funkcji obiektom może, lecz nie musi wpływać na funkcjonowanie sąsiedztwa - to ważne, jaka funkcja działała w danym obszarze, a zwłaszcza jaka aktualnie jest potrzebna w danej okolicy. Nie ma sensu przywracać żłobka w rejonie, gdzie przeważa generacja starszoków, nie ma potrzeby reaktywować poczty lub baru, gdy w sąsiedztwie postawiono wielofunkcyjną galerię czy kościół, jeżeli dziś potrzeby religijne wypełniane są w znacznie mniejszym stopniu niż kiedyś. Bywa jednak, że reaktywacja jakiejś funkcji może okazać się idealnie trafiona i stworzyć w okolicy centro- twórczy zespół promieniujący na szerszą społeczność.*

**Czy według Pani dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?**

*Bez wątplenia rewitalizacja stwarza szansę rozwoju ekonomicznego i/lub społecznego obszarów otaczających. Już same działania remontowe i estetyzacyjne, zadbanie, podniesienie standardu architektoniczno-użytkowego dają taką szansę, bo promieniują na sąsiedztwo, ściągają klientów, gości, użytkowników, może turystów - zależy od funkcji i rangi, ale nie wykluczam, że dobrze wybrana funkcja oraz dobrze rozwiązany architektonicznie obiekt niemający cech rewaloryzacyjnych stwarza analogiczne możliwości rozwojowe dla sąsiedztwa.*

**Czy według Pani życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Obiekty dworcowe, podobnie jak kolej w ogóle, utraciły aktualnie znaczną część dawnego oddziaływania na miasto. W połowie XIX wieku były głównym czynnikiem miastotwórczym, istotnym zarówno dla komunikacji pasażerskiej, jak i towarowej, także dla handlu i gastronomii. Miejscem spotkań i oczekiwań. Dziś spotykamy znaczne grupy dzieci, które nigdy nie były na dworcu, nigdy nie jechały pociągiem nie dlatego, że dworzec zlikwidowano, lecz dlatego, że inaczej rozwiązuje się potrzeby komunikacyjne, transportowe.*

**Czy według Pani możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Jak najbardziej.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pani jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Ze względu na zmniejszenie znaczenia komunikacji kolejowej dodatkowe funkcje w rewitalizowanych obiektach dworcowych są niezbędne. Oczywiście, jest to uzależnione od wielkości miejscowości, oddalenia od aktualnego centrum i/lub zespołów mieszkalnych, od stopnia nasycenia funkcjonalnego okolicy. Jak w przypadku każdej inwestycji, decyzja o funkcji musi być poprzedzona badaniami, szczegółową analizą potrzeb lub wynikać z przemyślanej decyzji marketingowej. Może się przecież okazać, że idealnym rozwiązaniem będzie adaptacja na funkcję absolutnie nietypową, indywidualną, skierowaną do bardzo wybranej grupy odbiorców, która będzie przyjeżdżać nawet z daleka (np. specjalistyczna klinika, zespół sportowo-rekreacyjny skierowany do specyficznej grupy). Dawne przeznaczenie może mieć znaczenie drugorzędne, jednak z zasady podstawowe funkcje o charakterze handlowo-usługowym zdają się najprostsze do wykorzystania. Ze względu na potrzeby demograficzne funkcją coraz istotniejszą i bardziej oczekiwaną będą zespoły obsługujące osoby starsze w wielu zakresach - miejsce spotkań, terapia zajęciowa, rehabilitacja i leczenie, itp.*



**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Każdy inwestor myśli najpierw o wypełnieniu potrzeb własnych, a potem o dodatkowych. Na razie ograniczająca się kolej zawęża krąg swoich potrzeb, sądząc, że ludzie i tak przyjdą, bo muszą - to nie jest prawda i kolej musi zacząć zabiegać o to, by przyciągać poza kolejową ofertą, do której dojazd będzie jedną z opłacalnych dla niej czynników. Nie ma nic złego w tym, by dworzec był dodatkiem do innych funkcji - przeciwnie, to może być jego atutem.*

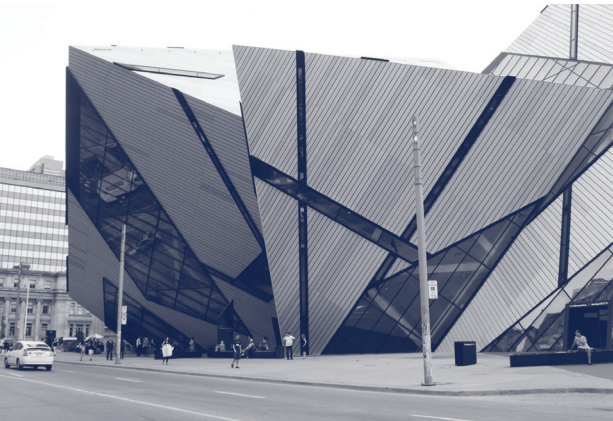
**Czy według Pani istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Z pewnością korzystniejsze jest zadbanie o stylowy obiekt zrewitalizowany stanowiący element wyróżniający dla okolicy mimo związanych z tym kosztów. To podobnie jak z obiektami poindustrialnymi, które wcielając się w nową funkcję, mogą uzyskać drugie życie (patrz Łódź, Poznań i wiele innych udanych przykładów). Warto iść w tym kierunku nawet w mniejszych ośrodkach, chociaż tutaj znacznie więcej należy się napracować nad pomysłem funkcjonalnym i adaptacyjnie podnieść walory obiektów dworcowych (nie były one przystosowane do stałego pobytu ludzi, zatem wymagają dodatkowych działań inwestycyjnych).*

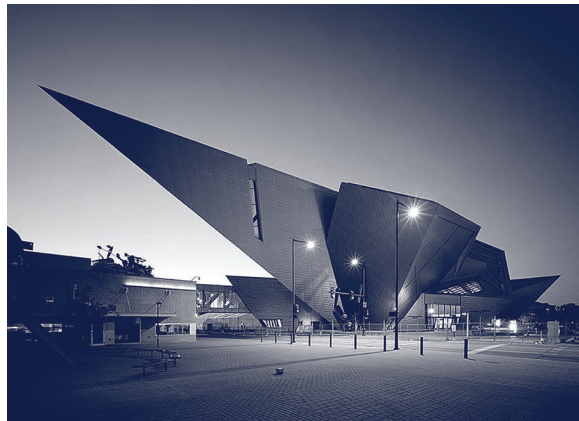
## 4.9.

*Daniel Libeskind*

Architekt współczesny, przedstawiciel modernizmu, postmodernizmu, neomodernizmu, teoretyk architektury, scenograf.



49



50

**49**  
**Royal Ontario Museum**  
Autor:  
Daniel Libeskind.  
Źródło w rozdziale 9.

**50**  
**Muzeum Sztuki w Denver.**  
Autor:  
Daniel Libeskind.  
Źródło w rozdziale 9.

*Szanowna Dominiko,*

*Dziękuję za zainteresowanie pracami i wpływami Pana Libeskind.*

*Otrzymujemy wiele pytań i niestety nie jesteśmy w stanie satysfakcjonująco odpowiedzieć na każdą prośbę.*

*Polecam przejrzeć naszą stronę internetową a także poszukać powiązanych książek, artykułów i publikacji. Będzie tam więcej pomocnych informacji w prowadzonych przez Ciebie badaniach. Możesz także za pomocne uznać wywiady udzielane przez Pana Libeskind. Poniżej przedstawiam przykład:*

*<https://libeskind.com/pub/louisana-channel-the-voices-of-a-site/>*

*Mam nadzieję, że zrozumiesz. Życzę wszystkiego najlepszego.*

*Z poważaniem,  
Martina*

*Dear Dominika,*

*Thank you for your interest in Mr. Libeskind's work and influences.*

*We receive numerous inquiries and are unfortunately unable to respond to each based on our constraints of fulfilling each request.*

*I do recommend reviewing our website and finding any associated books, articles/publications (Arch. Record, etc.).*

*That would have more information to help you with the research that you are doing.  
You may also find interviews that Mr. Libeskind has done to assist with your research.  
Below is one such example:*

*<https://libeskind.com/publishing/louisiana-channel-the-voices-of-a-site/>*

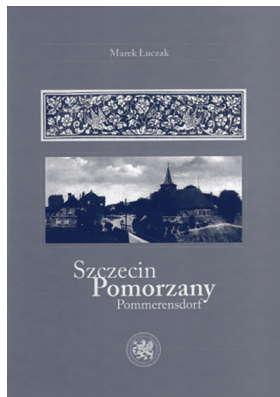
*I do hope you can understand. I wish you the best with your studies.*

*Kind regards,  
Martina*

#### 4.10.

Marek Łuczak

Doktor historii, policjant, prezes Pomorskiego Towarzystwa Historycznego, autor ponad trzydziestu książek oraz licznych artykułów o historii i zabytkach Szczecina oraz Pomorza Zachodniego, koordynator wojewódzki ds. przestępstw przeciwko dziedzictwu narodowemu Komendy Wojewódzkiej Policji w Szczecinie.



51

**Ilustracja 51.**  
**Publikacja**  
**Szczecin-Pomorzany.**  
Autor: Marek Łuczak  
Źródło w rozdziale 9.

**Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*W każdym przypadku to przywrócenie obiektu do funkcjonowania w strukturze miasta, dostosowanie do aktualnych potrzeb tkanki miejskiej.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Istotne jest, czy obecna funkcja, którą spełnia obiekt, spełnia swoje funkcje społeczne lub ekonomiczne. Należy zadać pytanie, jak taki obiekt funkcjonuje w obszarze miasta? Przywracanie pierwotnej funkcji często nie ma podstaw ekonomicznych i społecznych, np. przywracanie młynów konnych czy lokalnych garbarni.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Jak najbardziej, o ile obiekt ten stworzy możliwości zatrudnienia społeczności lokalnych. Rewitalizacja obiektu dla samej realizacji ma znaczenie jedynie w kwestii zachowania zabytkowej tkanki miasta.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są objekty dworcowe?**

*Obecnie sytuacja wygląda nieco inaczej niż w poł. XIX w. Zmieniły się znacznie kryteria transportu, powstał transport samochodowy i samolotowy, który zmniejszył znaczenie połączeń kolejowych w kontekście transportu zewnętrznego miasta. Podobnie przedstawia się sprawa połączeń wewnętrznych miasta. Na przykład kolej obwodowa miasta Szczecina powstała ok. 1895 roku, obecnie straciła znacznie po wprowadzeniu komunikacji tramwajowej i autobusowej. W dobie rozwoju przemysłu samochodowego każda rodzina posiada samochód, którego cena jest ogólnodostępna, porównując do sytuacji z lat 30-tych czy nawet 70-tych XX w. Obiekty dworcowe nie spełniają już swojej podstawowej funkcji, przez co obecnie mają małe znaczenie w funkcjonowaniu miasta.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Jestem za pozostawieniem oryginalnej tkanki miejskiej - która świadczy o historii i tradycji tych miejsc, ale obiekty te muszą spełniać nowe funkcje użyteczne dla mieszkańców. Wiele zależy też od walorów artystycznych, wizualnych i ekonomicznych obiektów, które mają być poddane rewitalizacji.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega je Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych budynkach to obecnie jedyne rozwiązanie dla obiektów, które utraciły swoją funkcję w związku ze zmianami w funkcjonowaniu komunikacji miejskiej. Obiekty dworcowe ze względu na swoją charakterystyczną funkcję z poczekalniami, halą z kasami biletowymi oraz częścią administracyjną i gospodarczą są stosunkowo łatwymi obiektami do przebudowy na siedziby rad osiedli, klubów osiedlowych czy siedziby firm. Na pewno posiadają drogę dojazdową i miejsca parkingowe przy bryle budynku.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*W przypadku głównych dworców miejskich jest to wciąż główna funkcja - wystarczy spojrzeć na nakłady podejmowane przy rozbudowie dworców w Szczecinie czy Poznaniu. W przypadku Szczecina funkcjonują jeszcze stacje Szczecin - Dąbie i Zdroje, które odgrywają istotne znaczenie (bardziej Dąbie), pozostałe stacje straciły swoje znaczenie i nie spełniają żadnych funkcji społecznych i komunikacyjnych.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Wszystko zależy od specyfiki regionu lub dzielnicy, lokalizacji miejsc pracy mieszkańców i zakładów zapewniającym pracę społecznościom lokalnym. W obecnej sytuacji to mieszkańcy wybierają miejsce ich zamieszkania, kierując się walorami estetycznymi, komunikacyjnymi, społecznymi i rodzinnymi.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Jak już pisałem wcześniej, jestem za zachowaniem oryginalnej tkanki miejskiej, ale z dostosowaniem jej do dzisiejszych potrzeb. Jeżeli jest więc możliwość przebudowy obiektu i zachowania dawnych form zewnętrznych, powinno się je zachować. W miejscach mocno przekształconych urbanistycznie, bez zachowanej ciągłości historycznej zabudowy, nie ma żadnych przeciwwskazań, by wznosić nowe innowacyjne budynki dworcowe.*

## 4.11.

Zbyszek Maćków

Absolwent Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej oraz Kingston University School of Architecture w Londynie. Prowadzi zajęcia dydaktyczne w Zakładzie Projektowania Architektury Społeczno-Uslugowej Wydziału Architektury Politechniki Wrocławskiej. Jest członkiem SARP, Dolnośląskiej Okręgowej Izby Architektonicznej, gdzie pełni funkcję jej przewodniczącego oraz Miejskiej Komisji Urbanistyczno-Architektonicznej przy Prezydencie Wrocławia. Autor m.in. Projektu zintegrowanego Węzła Przesiadkowego przy stacji kolejowej Wrocław Stadion.

**Ilustracja 52.**  
**Dom Handlowy Renoma we Wrocławiu.**  
Autor:  
Zbyszek Maćków.  
Źródło w rozdziale 9.



52

**Ilustracja 53.**  
**Projekt zintegrowanego Węzła Przesiadkowego we Wrocławiu.**  
Autor:  
Zbyszek Maćków.  
Źródło w rozdziale 9.



53

**Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Rewitalizacja jest ze wszelkich miar pożytecznym i pożądanym zjawiskiem. Dziś, przy problemach z rozlewaniem się miast i notorycznym brakiem terenów inwestycyjnych w ich obszarach centralnych, rewitalizacja stanowi swoisty przestrzenny recycling, gdzie obszary dobrze skomunikowane transportem publicznym i świetnie wyposażone we wszystkie miejskie media mogą na nowo zaspokajać potrzeby miast i ich mieszkańców.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Jest to przede wszystkim wzmacnianie witalności miasta. Od zawsze uważam, że dobre miasto, to odpowiednio gęste miasto. Zatem białe plamy na mapach polskich miast, które tworzą obszary wyłączane z użytkowania, wpływają na miasta destrukcyjnie. Każdy powrót takiego obszaru do „gry” jest działaniem wysoce pożądanym, ożywczym i pozytywnie wpływającym na jakość życia w mieście. W końcu miasto, to nic innego jak „wartość dodana” - synergiczna korzyść z życia i funkcjonowania w większej grupie.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?**

*Oczywiście i bezsprzecznie. Każdy obszar zdegenerowany przestrzennie i wyłączony z miejskiego użytkowania „sieje” tę degenerację wokół i zaraża zdrowe tkanki. Przywrócenie witalności ma bardzo ożywczy wpływ na tereny sąsiadujące, dlatego, że zaczynają się odtwarzać klasyczne miejskie więzi funkcjonalne i społeczne. Tworzy się lepsza /czyt. większa/ masa krytyczna, a to z kolei wprost przekłada się na jakość usług, oferty społecznej, a w końcu na jakość substancji budowlanej (mieszkań, biur) i jakość otaczającej je przestrzeni.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Dopóki nie nastąpi jakaś kolejna fala rewolucji poprzemysłowej, która zniweluje potrzeby przemieszczania się, funkcja komunikacyjna w mieście będzie jednym z podstawowych kwantyfikatorów i wyznaczników jego jakości. Kolej aglomeracyjna i związane z nią dworce stanowią jeden z kluczowych elementów systemu i jak widać na licznych przykładach europejskich - element niezwykle cenny i miastotwórczy. W oparciu o kluczowe węzły komunikacyjne i związane z nimi kubatury (dworce) budowane są niezwykle istotne z punktu widzenia budowania jakości przestrzeni publicznych, centra miast. Dworce wykorzystywane są jako huby skupiające miejską aktywność i wtłaczające ją w sieć otaczających ulic i placów.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Tak jak napisałem powyżej - czynne dworce dostarczają witalność (w postaci przemieszczających się mas ludzkich), która jest warunkiem niezbędnym i koniecznym dla funkcjonowania całego ekosystemu miast. Bez tej witalności miasta umierają - stają się jedynie sypialniami. Widać to dokładnie na niektórych polskich przykładach, gdzie nierozsądna polityka przestrzenna lokująca duże kubatury handlowo-usługowe na obrzeżach centrów, wysysa całą witalność z ulic i placów. Dworce, ze swoją naturalną witalnością, mogą być remedium dla wyludnionych polskich miast. Widać zresztą, że obiekty handlowe zauważyły ten olbrzymi potencjał i zaczynają dążyć do budowania kolejnych lokalizacji w połączeniu z czynnymi dworcami. Wystarczy spojrzeć na Złote Tarasy, Katowice, Poznań czy Centrum Wroclavia we Wrocławiu.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Oczywiście, każde rozszerzenie programu funkcjonalnego dworca buduje siłę jego oddziaływania. Ważne, aby ten program nie rozrósł się do rozmiarów, które już zasysają życie do środka (jak galerie handlowe), tworząc introwertyczny budynek wyciągający całą wi-*



*talność z ulic. Zatem należy tu uważać i raczej budować program, który nie będzie konkurencyjny dla okolicznych ulic, a sprawi, że dworzec stanie się czymś na kształt „anchor tenanta” (czyli kotwicy) w typowym układzie galerii handlowej.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Zdecydowanie skończyły się czasy budynków monofunkcyjnych. Od dawna świat buduje już funkcjonalne hybrydy, które odpowiadają na zmieniające się dynamicznie potrzeby społeczeństw.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Potrzeby ludzkie są zdefiniowane przez czasy, w których przychodzi żyć. Można wyraźnie zaobserwować ich zmienność, a ostatnio coraz większą dynamikę tej zmienności. Zatem budynki powinny, odpowiadając na te zmienne zapotrzebowania, tworzyć struktury hybrydowe, łatwo dające się zmieniać pod wpływem nowych oczekiwań.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Nie ma tu jednej recepty. Jeżeli budynek dworca stoi i ma się dobrze, to wydaje się, że jakość przestrzeni, które oferuje, a także pewien kod przestrzenny, są istotne z punktu widzenia budowania tożsamości miast. Oczywiście, dziś, przy dużym zautomatyzowaniu procesów i zmniejszonej obsłudze, dworce nie potrzebują tak dużych kubatur, jednak z powodzeniem mogą tu wejść inne katalogi funkcji uzupełniających, które zbudują z dworca - najczęściej dobrze położonego w mieście, obiekt, który będzie to miasto wzmacniał i rozwijał. Natomiast wszędzie tam, gdzie dworce nie tworzą kontekstu miejskiego, na pojedynczych, małych stacjach, zapewne dużo ekonomiczniej jest instalować kompaktowe budynki systemowe. Warto jednak znaleźć należyte nowe przeznaczenie dla istniejącego dworca, gdyż stanowi on namacalny element dziedzictwa kulturowego.*

## 4.12.

Jan Sikora

Architekt, pracownik naukowy Akademii Sztuk Pięknych w Gdańsku, autor projektu „Stacja kultura”, czyli dworca w Rumii, wizytówki miasta. Realizacja stanowi adaptację i rewitalizację dworca w Rumii na bibliotekę i centrum kultury. Jak pisze na swojej stronie internetowej autor projektu: „Dzięki wzorowej współpracy z Władzami Miasta Rumia oraz Miejskiej Biblioteki Publicznej w Rumii udało nam się spełnić marzenie o nowoczesnej i w pełni skomputeryzowanej przestrzeni o innowacyjnych walorach estetycznych i funkcjonalnych. Łączna powierzchnia realizacji, to blisko 1500 mkw.”



54



55

**Ilustracja 54.**  
Wnętrze restauracji  
w Sopocie.  
Autor: Jan Sikora.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 55.**  
Wnętrze Stacji Kultura.  
Autor: Jan Sikora.  
Źródło w rozdziale 9.

### Czym jest dla Pana rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?

*Tu jest najpełniejsza wypowiedź na ten temat:*

<https://m.youtube.com/watch?v=PkhtDzCH4fQ&t=89s>

*Dodałbym, że wskrzeszanie życia w obiektach to również praca nad zwiększaniem ich dostępności. Zarówno w wymiarze funkcjonalnym, jak i egzystencjalnym (egalitarność przeciw elitarności). Kluczowe jest też projektowanie w myśl PLACEMAKING w opozycji do typowego projektowania (tu kłania się duch homo-sovieticus i myślenie „ikoniczne”). Aravena i Doshi a nie Zaha Hadid czy Libesking. Form follows life. Skrótowe hasła, ale za pewne uda się Pani jest rozwinąć.*

### Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?

*Znów zaczyna się tam toczyć życie. To budowanie miasta. Stymulowanie rozwoju i więzi społecznych (jak gdański Garnizon czy nowa rzecz - WL4 Mleczny Piotr). Budowa i aktywizowanie przestrzeni, gdy podążą za współczesnymi trendami jest najlepszą odpowiedzią na potrzeby obecnych ludzi. Natomiast przestrzeń historyczna to duża wartość, ale często nieaktualna „maszyna do życia” (nawiązując do modernistycznej myśli Corbusiera). Tekst o tym napisałem do aktualnego „Świata Rezydencji” - dostępne w Empik, felieton na końcu.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te obiekty?**

*To bardziej kwestia odszukania „Twardych liczb” niż mojej opinii. Zdaję sobie sprawę, że mało jest badań na ten temat. Do odszukania są liczby, które potwierdzają, że ten rozwój następuje na przykładzie budynku kościoła w Norwegii:  
[https://en.m.wikipedia.org/wiki/Borgund\\_Stave\\_Church](https://en.m.wikipedia.org/wiki/Borgund_Stave_Church)*

**Tam zyski idą w miliony - nowy obiekt stworzył całą grupę osób, które utrzymują się z jego istnienia. Natomiast są również tego duże koszty.**

*Na pewno niezwykle jest rozwój społeczny, który przekłada się na poczucie dumy i lokalnej przynależności. To z kolei przekłada się na odwagę przy tworzeniu nowych biznesów...*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Życie miasta nie kojarzy mi się z dworcami. Tam się nie „żyje” (pisząc skrótowo), ale udajemy się w celu przemieszczenia między „wyspami docelowych aktywności”. Raczej w takich miejscach czujemy dyskomfort (chaos dźwięków, tłum itp.) i chcemy z nich szybko się wydostać. Oczywiście są wyjątki (np. Are w Szwecji). Zaskakującym trendem, który zadomowił się w Polsce są „dworce - galerie”. I oczywiście jaskrawym przykładem wynaturzenia jest „poznański chlebak” - makabryła o przerażającej funkcjonalności (dr hab. Daniel Załuski analizował go dość dogłębnie).*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Oczywiście. Ale uważam, że dworce powinny służyć do komunikacji. Kultura czy biblioteki zadomawiają się w nich, bo są one przeskalowane (w stosunku do potrzeb) i „coś trzeba z nimi zrobić” - to często desperacka próba ratowania sensu ich istnienia. PKP ma problem z ponad 500 obiektami (do odszukania by była dokładna liczba). Są to również często obiekty o wyraźnie podłużnym kształcie i składają się z wielu małych pomieszczeń, co utrudnia ich aranżację i uniemożliwia tworzenie większych pomieszczeń. Problematyczne jest też - kluczowe moim zdaniem - przyjazne zagospodarowanie terenu. Jak stworzyć strefy otwarte i zielenie, gdy po jednej stronie są tory, a po drugiej droga (częsta sytuacja)? Czy można tworzyć kulturę w hałasie? Pojawia się wiele kluczowych pytań... Natomiast wiadomo - jeśli te obiekty to jedyna szansa, by w danym miejscu powstało „miejsce kultury”, to jestem za takim rozwiązaniem.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Tak. Jeśli obiekty już są i ich pojemność jest większa niż wymaga tego komunikacja, to umieszczalibyśmy w nich inne funkcje. Wpływ na otoczenie działań np. twórczych, kultural-*

*nnych zazwyczaj jest korzystny. Na dworcach lokowałbym (myśląc na szybko) mieszankę różnych funkcji:*

- galerie z obrazami i rękodziełem,*
- informację turystyczną i kulturalną,*
- wszelkie działania związane z „współdzieleniem”, np. car-sharing, bike-sharing, bookcrossing itd,*
- kawiarnię z miejscem do kupienia gazety i książki na podróż oraz „gadżetami” podróżniczymi,*
- może miejsce z noclegiem?*

*Musiałbym głębiej przeanalizować temat, by wydać konkretne rekomendacje - to również (co bardzo ważne) jest zależne od określonego przypadku. Każdy jest inny i każde miasto ma inne uwarunkowania.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Według informacji, które posiadam - do obsługi logistyki transportu - potrzebne jest niewiele miejsca. Zatem często - w zgodzie z powyższymi wypowiedziami - istnieje wiele dodatkowych funkcji i często „wypełniaczy miejsca”.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*To jest bardzo szerokie zagadnienie - nie sposób odpowiedzieć w sposób „ogólny”. Każdorazowo należy zacząć od analiz danej grupy społecznej, przeprowadzić badania socjologiczne i z nich wynikną określone potrzeby. Jeśli projektant zajmuje się tym zagadnieniem, to raczej w zespole interdyscyplinarnym.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem, czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Preferuję różnorodność. Kluczowe jest każdorazowe dopasowanie odpowiedzi na to pytanie do określonej sytuacji danego miasta.*

## 4.13.

Piotr Skorupa

Architekt Wnętrz, absolwent Wydziału Architektury Wnętrz Akademii Sztuk Pięknych w Warszawie. Miłośnik systemów transportu miejskiego i związanego z nim designu.

**Ilustracja 56.**  
Wizualizacja projektowa wnętrza sklepu odzieżowego.  
Autor:  
Piotr Skorupa.  
Źródło w rozdziale 9.



56

**Ilustracja 57.**  
Wizualizacja projektowa wnętrza dworca kolejowego - Stradom.  
Autor:  
Piotr Skorupa.  
Źródło w rozdziale 9.



57

**Czym dla Pana jest rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych jest dla mnie bardzo złożonym procesem łączącym w sobie projekt i „rozbudzanie” miejsca rewitalizowanego - przywracaniem go do życia i świadomości społecznej. To bardzo cenna inicjatywa niosąca za sobą pozytywne konsekwencje dla okolicy, ale także dla całego miasta i jego tożsamości.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Przywracanie funkcjonowania takich miejsc w dzielnicach „zapomnianych” ma znaczący wpływ na zainteresowanie okolicą tych miejsc, zmianę świadomości społecznej (często piętnowane i stygmatyzowane okolice stają się bardziej modne i lubiane), a co za tym idzie - przekładać się to może na wzrost zainteresowania nieruchomościami w tym miejscu.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Zdecydowanie tak. Udana rewitalizacja jednego większego obiektu może odmienić oblicze całej okolicy, o czym już wspomniałem. Warunki rozwoju obszarów ekonomiczno-społecznych opierają się, moim zdaniem, właśnie na atrakcyjności miejsca. Przestrzeń zapomniana i zdegradowana materialnie i społecznie nie jest w stanie wygenerować zainteresowania. Nie działa, nie przyciąga kapitału.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe?**

*Moim zdaniem dworce naturalnie wpisują się w życie miasta i jego codzienny puls. Dworzec jest miejscem „wtłaczania” życia, czyli ludzi w przestrzeń miejską każdego dnia, niezależnie od tego, czy są to goście, czy mieszkańcy miasta jadący koleją do pracy.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Możliwe jest stworzenie takich miejsc, jednak wymaga to precyzyjnego określenia profilu tych potrzeb. Zależy to moim zdaniem także od lokalizacji takiego dworca.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Funkcje dodatkowe w rewitalizowanych obiektach dworcowych mogą mieć korzystny wpływ na strefy otaczające. Jest to jednak tylko własny wniosek bez odniesienia do konkretnego przykładu. Jeśli jednak założymy, że w zdegradowanym dworcu pojawi się jakaś jednostka aktywizująca wybraną grupę lub grupy mieszkańców, to z pewnością przyniosłoby to pozytywne zmiany. Moim zdaniem mogłaby to być np. świetlica aktywizująca osoby zagrożone wykluczeniem społecznym, ognisko artystyczne z pracowniami itp.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Dla mnie dworzec kolejowy jest elementem zbioru różnych funkcji podobnie ważnych. Oczywiście, dworzec kolejowy na wsi, w której większość mieszkańców porusza się samochodami, będzie mniej istotnym elementem niż w mieście, gdzie dworzec stanowi punkt przesiadkowy i węzeł komunikacyjny oraz często miejsce zakupów „w biegu”.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Takie potrzeby można zdefiniować moim zdaniem przez obserwację tych obszarów oraz wywiady społeczne, pracę z ludźmi z takiego obszaru. Społeczność zapomnianych terenów miejskich często jest monitorowana przez MOPS itp. instytucje i być może jest to jakieś źródło informacji na ten temat. Podobnie placówki oświatowe znajdujące się na takich obszarach dysponują zapewne informacjami na temat potrzeb uczniów, jaki jest profil przeciętnego młodego mieszkańca okolicy itp.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Są lokalizacje, w których rewitalizacja ma bardzo duże znaczenie i jest to bardzo ważne. Nowy budynek, choćby uzbrojony w najlepsze technologie i rozwiązania, nie zastąpi miejsca trwale związanego z historią i ważnego dla tożsamości mieszkańców/miasta. Myślę, że jeśli są możliwości finansowe, to należy obiekt rewitalizować, gdyż ma to pozytywny wpływ na wiele płaszczyzn życia miasta.*

#### 4.14.

Maciej Smyk

Architekt pracowni Pas Projekt, która otrzymała w 2013 r. Nagrodę Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej, za Modernizację Dworca PKP „Gdynia Główna”.



58



59

**Ilustracja 58.**  
**Projekt biurowca MSW.**

Autorzy projektu:  
Pracownia Pas Projekt.  
Źródło ilustracji  
w rozdziale 9.

**Ilustracja 59.**  
**Wizualizacja projektu  
przebudowy kompleksu  
dworcowego.**

Wizualizacja  
gliwickiego dworca.  
Autorzy projektu:  
Pracownia Pas Projekt.  
Źródło w rozdziale 9.

**Czym dla Pana jest rewitalizacja zapomnianych obiektów architektonicznych?**

*Przygodą w odkrywanie przeszłości.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Nie do końca rozumiem pytanie. Czy chodzi o to, jaki wpływ ma przywracanie funkcjonowania zapomnianych miejsc? Jeśli jest taka potrzeba, to będzie miała dobry wpływ.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Tak. Na tym polega rewitalizacja.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są objekty dworcowe?**

*Dopóki ludzie będą korzystać z komunikacji publicznej, tak będzie.*



**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Chodzi o to, czy w zaniedbanych/opuszczonych budynkach dworcowych można stworzyć takie miejsca? Możliwe jest wszystko (Arabowie budują na pustyni od zera całe miasta).*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Wszelkie funkcje związane z obsługą pasażera – jedzenie, prasa, restauracje, kawiarnie, księgarnie, ubrania itp. są istotne, gdyż przyczyniają się do poprawy komfortu podróżujących. Ponieważ mogą z tych funkcji korzystać nie tylko podróżni, jest to także korzystna zmiana dla otoczenia.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*Patrząc w skali miasta, dworzec zawsze był dodatkiem do funkcjonowania miasta. Obserwując to, jak teraz funkcje wokół dworcowe rozrastają się, mamy przykład na to, że duża liczba osób korzysta z kolei, a życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są obiekty dworcowe.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*Najlepiej zapytać te osoby lub lokalne społeczności o ich potrzeby. Najprawdopodobniej te potrzeby będą się pojawiały np. w lokalnych gazetach.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

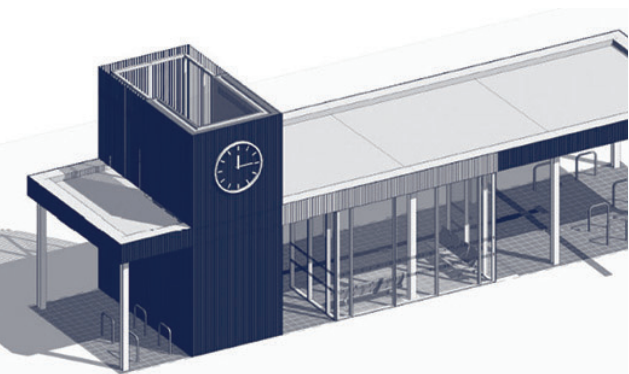
*Byłem ostatnio w Poznaniu i zapytałem przechodzącą kobietę, gdzie znajdzie Urząd Miasta. Wskazała mi trasę i mimo że nie pytałem, wspomniała, że jest to budynek byłego Kolegium Jezuickiego. Myślę, że ludzie są dumni z tego, że mają jakąś historię i jest to dla nich ważne. Jeśli chodzi o dylemat, czy burzyć stare obiekty dworcowe i budować nowe, czy lepiej rewitalizować istniejące - wydaje mi się, że każdy przypadek trzeba rozpatrywać indywidualnie. Dla budynku dworca najważniejsza, moim zdaniem, jest funkcjonalność i prostota użytkowania.*

## 4.15.

Bartosz Szubski

Dyrektor departamentu inwestycji w PKP SA. Architekt.

Innowacyjne Dworce Systemowe to autorski, pilotażowy projekt PKP S.A. oraz Bartosza Szubskiego, który zakłada zastąpienie niektórych dworców kolejowych mniejszymi, tańszymi w utrzymaniu i ekologicznymi obiektami. Nowe dworce będą parterowymi budynkami z prefabrykowanymi elementami. Powstaną według standardowego wzoru. Dzięki wcześniejszym analizom skupisk podróżnych i potencjału komercyjnego, nowe dworce mają być lepiej zagospodarowane od dotychczasowych i dostosowane do potrzeb lokalnych społeczności.



60



61

**Ilustracja 60,61.**  
Systemowy obiekt dworcowy.

Projekt na zlecenie PKP S.A.  
Autor: Bartosz Szubski  
Źródło w rozdziale 9.

*W swoim dotychczasowym życiu zawodowym mam przede wszystkim do czynienia z budynkami użyteczności publicznej, a od 8 lat właściwie zajmuję się dworcami kolejowymi. Według mnie rewitalizacja jest przywróceniem budynkom ich dawnej świetności przy jednoczesnym dostosowaniu ich do współczesnych standardów/wymogów, zarówno technicznych, jak i funkcjonalnych. W przypadku rewitalizowanych budynków, tu w szczególności dworców, największym wyzwaniem jest znalezienie nowej funkcji pozwalającej zachować/przywrócić budynek do życia. Rozwój technologii oraz związana z nim zmiana sposobu funkcjonowania społeczeństwa, w tym także podróżnych korzystających z dworców, powodują, że pierwotne układy funkcjonalne nie przystają do dzisiejszych potrzeb. Zaznaczyć trzeba również, że w większości przypadków zapotrzebowanie na powierzchnie w budynkach dworcowych jest obecnie znacznie mniejsze niż jeszcze kilkanaście czy kilkadziesiąt lat temu. Możliwość zakupu biletu przez Internet czy wręcz za pomocą telefonu oraz „przyspieszenia życia”, jakie obserwujemy w dzisiejszych czasach, skutkuje wycofywaniem się przewoźników z tradycyjnej formuły sprzedaży biletów i likwidacją kas, zwłaszcza w lokalizacjach o mniejszym ruchu pasażerskim, to niesie za sobą konsekwencje w postaci mniejszej liczby klientów na dworcach i wycofywanie się z nich innych najemców oraz tym samym pustoszenie dworców, nierzadko sprowadzanych do funkcji poczekalni. Tu właśnie pojawia się wyzwanie dla właściciela lub zarządcy (najczęściej PKP S.A. lub jednostki samorządu terytorialnego), w jaki sposób zagospodarować istniejące powierzchnie budynków.*

**Jaki wpływ według Pana ma przywracanie funkcjonowania miejsc na zapomniane niegdyś obszary miejskie?**

*Przywrócenie zapomnianych i zdegradowanych obszarów miejskich do życia może nastąpić jedynie poprzez przywrócenie im funkcji, która przyciągnie ludzi. Bez ludzi miejsca nie ożyją. Obecnie często odbywa się to poprzez nadawanie nowych funkcji, niezwiązanych z pierwotnym przeznaczeniem obiektu. W przypadku dworców najczęstszym kierunkiem poszukiwań nowych funkcji są usługi publiczne, tzn. związane z działalnością instytucji publicznych czy samorządowych.*

**Czy według Pana dzięki rewitalizacji obiektów architektonicznych stwarzane są możliwości rozwoju ekonomiczno-społecznego obszarów otaczających te objekty?**

*Tak, rewitalizacja obiektów architektonicznych na pewno ma szansę stać się iskrą zapalną dla rozwoju obszarów je otaczających. Trzeba pamiętać, że odpowiednia funkcja obiektu ma większe znaczenie niż jego fizyczna renowacja. Najlepiej odnowiony obiekt bez funkcji, która przyciągnie ludzi w krótkim czasie, znów zacznie ulegać degradacji. Sama rewitalizacja to najczęściej za mało, najlepiej, jeśli dodatkowo poparta jest działaniami społecznymi wciągającymi lokalną społeczność w aktywność na rzecz rewitalizowanego miejsca.*

**Czy według Pana życie miasta funkcjonuje w nierozzerwalnym związku z infrastrukturą komunikacyjną, jaką są objekty dworcowe?**

*Komunikacja jest podstawą funkcjonowania każdego zamieszkanego obszaru. Źle zaplanowana utrudnia lub wręcz blokuje rozwój miast. Dobrze zorganizowana staje się siłą napędową ich rozwoju i wzrostu.*

*Komunikacja jest nierozzerwalnie związana z węzłami komunikacyjnymi, które pozwalają na swobodne i sprawne korzystanie z różnych środków komunikacji. Dworce powinny być integralną częścią węzłów komunikacyjnych i tym samym miast. Nawet niewielkie węzły komunikacyjne powodują powstanie skupisk ludzkich, co z kolei zwiększa potencjał tych miejsc z punktu widzenia lokalizowania w ich sąsiedztwie handlu i usług.*

**Czy według Pana możliwe jest stworzenie miejsc, które wynikają z potrzeb mieszkańców obszarów miejskich skupionych wokół zaniedbanych/opuszczonych budynków dworcowych?**

*Zdecydowanie jest to możliwe, zwłaszcza w przypadku obiektów dworcowych usytuowanych w pobliżu dużych skupisk ludzkich. Niestety, niektóre objekty straciły na znaczeniu w związku z utratą znaczenia miejscowości, w której się znajdują (np. wynikające z zamknięcia zakładów przemysłowych itp.). Inne dworce często znajdują się na obrzeżach miast, gdyż te rozwijały się wzdłuż tras komunikacji kolejowej. W takich lokalizacjach jest to zdecydowanie trudniejsze. Jednak i dla nich można znaleźć ciekawe funkcje w zależności od potencjału rejonu, w jakim się znajdują. Ciekawymi przykładami są biblioteki lub ośrodki kultury tworzone w budynkach dworców we współpracy właściciela obiektu z samorządem. Jest to ciekawy przykład, ponieważ powoduje, że z budynku dworca będą korzystać także osoby, które nie planują podróżować.*

**Czy zlokalizowanie funkcji dodatkowych w rewitalizowanych obiektach dworcowych jest istotne i czy dostrzega ją Pan jako korzystną zmianę oddziałującą na strefy je otaczające? Jeśli tak, to jakie to mogą być funkcje?**

*Jak wspominałem wcześniej, obecnie w przypadku większości dworców jest to konieczne, gdyż zapotrzebowanie na powierzchnię obsługi pasażera jest ograniczone. Brak nowych funkcji powodowałby to, że większa część powierzchni byłaby niewykorzystywana i ulegałaby szybkiej degradacji. Z dodatkowych funkcji, oprócz wymienionych wcześniej bibliotek (Rumia, Rabka Zdrój), na dworcach lokalizowane są filie urzędów miast (Lębork, Dębica, Brzeg Dolny), funkcje kulturalne (Kępno), muzealne (Wieliczka), punkty informacji miejskiej lub turystycznej (Poraj) czy np. Centrum Powiadomiania Ratunkowego z pomieszczeniami Straży Miejskiej, Straży Pożarnej i punktem medycznym (Swarzędz). Wymaga to jednak współpracy z samorządem lub innymi instytucjami.*

**Czy dworzec kolejowy w dzisiejszych czasach pełni funkcję główną, czy staje się tylko dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

*W przypadku obiektów historycznych poddawanych renowacji czy przebudowie, najczęściej funkcje dworcowe tracą dominujący charakter, poza oczywiście dworcami o największych przepływach pasażerskich lub małymi obiektami dworcowymi. Dla średnich dworców powierzchnia obsługi pasażerów zazwyczaj zajmuje mniej niż połowę powierzchni całego budynku.*

**W jaki sposób według Pana zdefiniować potrzeby ludzi żyjących w okolicach zapomnianych obszarów miejskich?**

*W mojej ocenie potrzeby mieszkańców w zakresie funkcji to podstawowe usługi i handel.*

**Czy według Pana istotne jest, aby obiekt kolejowy był zrewitalizowanym obiektem czy nowym oraz oszczędnym w budowie innowacyjnym budynkiem systemowym?**

*Odpowiedź na to pytanie nie jest oczywista. Każdy przypadek wymaga analizy. Rewitalizacja istniejących obiektów pozwala zachować często interesujące i niezwykle obiekty, są jednak takie, których wartość jest znikoma lub właściwie żadna i których rewitalizacja nie ma uzasadnienia historycznego i ekonomicznego, w takich przypadkach, jako współtwórca projektu Innowacyjnych Dworców Systemowych, jak najbardziej jestem zwolennikiem budowy obiektów systemowych „szytych na miarę” dla każdej lokalizacji. Budowa powtarzalnych obiektów nie jest wcale nowym pomysłem i była praktykowana w przypadku dworców od początku rozwoju kolei. Na terenie naszego kraju można znaleźć wiele przykładów powtarzalnych obiektów lokalizowanych wzdłuż jednej linii kolejowej lub w jednym obszarze*





62



63



64

**Ilustracja 62.**  
Dworzec w dzielnicy  
Niebuszewo w Szczecinie.  
źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 63.**  
Wiata peronowa  
dworca w dzielnicy  
Niebuszewo w Szczecinie.  
w rozdziale 9.

**Ilustracja 64.**  
Położenie dzielnicy  
Niebuszewo  
na Mapie Szczecina.  
źródło w rozdziale 9.

## 5.

---

### Analiza zgromadzonego materiału badawczego.

#### 5.1.

*Analiza ankiet przeprowadzonych w poszczególnych dzielnicach Szczecina.*

##### a) Dzielnicą Niebuszewo

Według informacji, które można przeczytać w książce autorstwa dra Marka Łuczaka na temat dzielnicy Niebuszewo, w materiałach, które odnalazłam w Archiwum Państwowym czy serwisach internetowych - Niebuszewo jest podzielone prawie w połowie linią kolejową na dwie części, gdzie odpowiednio część północna to fragment dzielnicy nazywany Północ, czyli Niebuszewo właściwe. Częścią południową natomiast jest administracyjnie nazywane Niebuszewo-Bolinko w dzielnicy Śródmieście.

Na terenie dzielnicy aktualnie znajdują się między innymi liczne centra handlowo-usługowe, które są otoczone zielenią, od południa Parkiem Kasprowicza, od zachodu dawnym Cmentarzem Oświęcimskim i Parkiem Dendrologicznym im. Stefana Kownasa, a od północy Parkiem Brodowskim.<sup>8</sup> Wewnątrz znajduje się wiele zieleńców i skwerów.

Ciekawe jest to, że zaraz po wojnie w jednej dzielnicy zamieszkali obok siebie zarówno Niemcy, jak i Żydzi. Tych ostatnich, którzy wybrali Szczecin jako jeden z etapów w drodze do Palestyny, mieszkało ponad 30 tysięcy.

Jeszcze do roku 1998 na dworcu kolejowym Szczecin Niebuszewo zaczynało bieg wiele pociągów osobowych i pospiesznych, jednak w 2002 r. zamknięto całą linię Szczecin – Police – Trzebież. Obecnie Dworzec Niebuszewo czynny jest jedynie jako linia towarowa.

---

<sup>8</sup> <https://pl.wikipedia.org/wiki/Niebuszewo>

Na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo odpowiedziało 67 respondentów i przyniosła ona następujące wyniki:

Tabela 1	Pytanie 1	Czy budynek byłego dworca znajdującego się w dzielnicy Niebuszewo powinien zostać objęty modernizacją? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)	
Odpowiedź		Udział procentowy	Ilość odpowiedzi
Tak		97 %	65
Nie		3 %	2

Tabela 2	Pytanie 2	Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)	
Odpowiedź		Udział procentowy	Ilość odpowiedzi
Tak		83,6 %	56
Nie		16,4 %	11

Tabela 3	Pytanie 3*	Czy obszar otaczający budynek dworca jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania, pracy, nauki, wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)	
Odpowiedź		Udział procentowy	
		TAK	NIE
Zamieszkania		19 %	48%
Pracy		11 %	56%
Nauki		5%	62%
Wypoczynku		20%	47%

Tabela 4	Pytanie 4*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
Odpowiedź		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Bezrobocie/ubóstwo		6%	32%	29%
Odpływ młodych		8%	38%	22%
Przestępczość		10%	24%	34%
Starzejące się społeczeństwo		3%	27%	37%
Wyłączenie osób niepełnosprawnych		6%	23%	38%

**Tabela 1-4.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo.  
Autor:  
Dominika Zawojka.



Tabela 5	Pytanie 5*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
Odpowiedź		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Mała ilość obszarów naturalnych/zielonych		15%	21%	31%
Mała ilość miejsc związanych z pamięcią/historią dzielnicy		13%	28%	27%
Brak miejsca związanych z kulturą i sztuką		4%	18%	46%
Niewystarczająca/zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta		23%	27%	18%

Tabela 6	Pytanie 6*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
Odpowiedź		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców		8%	33%	27%
Mała liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw		4%	30%	33%
Brak ofert pracy		8%	26%	31%
Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej		6%	26%	36%
Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką		2%	23%	44%
Brak bibliotek		14%	28%	25%
Brak miejsca spotkań młodych osób		6%	10%	51%

Tabela 7	Pytanie 7*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcjonalny w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
Odpowiedź		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji		0%	29%	38%
Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone)		7%	24%	36%
Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej		5%	23%	40%

**Tabela 5-7**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo.  
Autor:  
Dominika Zawojska.

Tabela 8	Pytanie 8*	Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Niebuszewo? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
Odpowiedź		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej		5%	11%	51%
Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji		6%	18%	44%
Zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne		4%	17%	46%
Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości)		6%	13%	50%
Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości		3%	16%	49%

Tabela 9	Pytanie 9*	Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę, w której mieszka pod względem...? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
Odpowiedź		Udział procentowy		
		DOBRCZE	UMIARKOWANIE	SŁABO
Warunki wypoczynku/rekreacji		30%	28%	9%
Architektura budynków		23%	31%	14%
Jakość oferowanych w okolicy usług		19%	31%	17%
Jakość terenów zielonych		34%	23%	17%
Miejsc spotkań towarzyskich		15%	21%	33%
Miejsc związanych z kulturą i sztuką		7%	24%	36%
Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy		9%	13%	45%

**Tabela 8-9.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo.  
Autor:  
Dominika Zawojska.

Tabela 10	Pytanie 10*	W jaki sposób spędza Pani/Pan swój wolny czas? (jeśli to konieczne, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)	
Odpowiedź		Udział procentowy	
		TAK	NIE
	Czytając książki	58 %	9 %
	Odпочyając w domu	54 %	13%
	Słuchając muzyki	58 %	9 %
	Czytając prasę	36 %	31%
	Bawiąc się z dziećmi	26 %	41%
	Oglądając filmy	60 %	7%
	Na zakupach w centrum handlowym	19 %	48%
	Na imprezach kulturalno-rozrywkowych	54 %	13%
	Grając w gry	31 %	36%
	Malując/Rysując/Fotografując/Hobby	48 %	19%
	Surfując po internecie	47 %	20%
	Spotykając się z rodziną/znajomymi	60 %	7%
	Wyjeżdżając za miasto/na działkę	43 %	24%
	Uprawiając sporty	45 %	22%
	W kinie	43 %	24%
	W pubie/kawiarni	49 %	18%
	Spacerując po parku/lesie	61 %	6%

**Tabela 10.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo.  
Autor:  
Dominika Zawojska.

\* Pytanie nr 3,4,5,6,7,8,9 oraz 10 są pytaniami wielokrotnego wyboru, dlatego suma wyników nie daje 100%.



65



66



67

**ilustracja 65.**  
Budynek dworca  
w dzielnicy Zachód,  
Osiedle Pogodno/Łębno.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 66.**  
Wiata przystankowa  
dworca w dzielnicy Zachód,  
Osiedle Pogodno/Łębno.  
źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 67.**  
Położenie dzielnicy  
Zachód na Mapie  
Szczecina.  
Źródło w rozdziale 9.

## b) Dzielnica Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno

Pogodno jest częścią miasta i osiedlem administracyjnym Szczecina, położonym w dzielnicy Zachód.

W książce Marka Łuczaka „Szczecin Pogodno Łękno, Braunsfelde Westend” można znaleźć wiele ciekawych informacji dotyczących tych osiedli. Pogodno i Łękno należą do najmłodszych osiedli Szczecina, które powstały dopiero w XIX i XX wieku na zachodnich obrzeżach. Zabudowania w tym obszarze to głównie wille, które projektowano dla kupców i urzędników.

Pogodno obecnie jest jedną z najrozleglejszych oraz najbardziej zielonych dzielnic Szczecina.

Szczecin Łękno<sup>9</sup> to kolejowy przystanek osobowy, który dawniej był stacją kolejową, aktualnie nieczynny dla ruchu pasażerskiego. Przystanek Łękno położony jest obok Szczecińskiej Różanki, Lasu Arkońskiego, a także Parku Kasprowicza, czyli terenów bardzo atrakcyjnych turystycznie.<sup>10</sup>

Na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód odpowiedziało 66 respondentów i przyniosła ona następujące wyniki:

Tabela 11	Pytanie 1	Czy budynek byłego dworca znajdującego się w obrębie Osiedla Łękno powinien zostać objęty modernizacją? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)	
Odpowiedź		Udział procentowy	Ilość odpowiedzi
Tak		87,9%	58
Nie		12,1%	8

Tabela 12	Pytanie 2	Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)	
Odpowiedź		Udział procentowy	Ilość odpowiedzi
Tak		86,4%	57
Nie		13,6%	9

Tabela 13	Pytanie 3*	Czy obszar otaczający budynek dworca jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania, pracy, nauki, wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)	
Odpowiedź		Udział procentowy	
		TAK	NIE
Zamieszkania		14%	52%
Pracy		7%	59%
Nauki		6%	60%
Wypoczynku		33%	33%

Tabela 11-13.  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód.  
Autor:  
Dominika Zawojska.

9 [https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczecin\\_%C5%81%C4%99kno](https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczecin_%C5%81%C4%99kno)

10 [https://pl.wikipedia.org/wiki/Pogodno\\_\(Szczecin\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Pogodno_(Szczecin))

Tabela 14	Pytanie 4*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
	Odpowiedź			
	Bezrobocie/ubóstwo	25%	35%	6%
	Odpływ młodych	17%	22%	27%
	Przestępczość	20%	38%	8%
	Starzejące się społeczeństwo	6%	19%	41%
	Wyłączenie osób niepełnosprawnych	6%	24%	36%

Tabela 15	Pytanie 5*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
	Odpowiedź			
	Mała ilość obszarów naturalnych/zielonych	29%	27%	11%
	Mała ilość miejsc związanych z pamięcią/historią dzielnicy	16%	29%	21%
	Brak miejsca związanych z kulturą i sztuką	6%	30%	30%
	Niewystarczająca/zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta	27%	30%	9%

Tabela 16	Pytanie 6*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
	Odpowiedź			
	Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców	23%	35%	8%
	Mała liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw	16%	34%	17%
	Brak ofert pracy	22%	20%	24%
	Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej	18%	28%	20%
	Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką	7%	29%	30%
	Brak bibliotek	27%	29%	11%
	Brak miejsca spotkań młodych osób	10%	23%	36%

**Tabela 14-16.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód.  
Autor:  
Dominika Zawojka.

Tabela 17	Pytanie 7*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcjonalny w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
Odpowiedź		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji		12%	31%	23%
Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone)		17%	32%	19%
Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej		9%	33%	24%

Tabela 18	Pytanie 8*	Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Zachód? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
Odpowiedź		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej		4%	15%	47%
Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji		3%	23%	40%
Zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne		5%	20%	41%
Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości)		9%	26%	31%
Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości		8%	28%	30%

Tabela 19	Pytanie 9*	Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę, w której mieszka pod względem...? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
Odpowiedź		DOBRCZE	UMIARKOWANIE	SŁABO
Warunki wypoczynku/rekreacji		29%	32%	5%
Architektura budynków		39%	21%	5%
Jakość oferowanych w okolicy usług		22%	34%	10%
Jakość terenów zielonych		37%	25%	5%
Miejsc spotkań towarzyskich		12%	31%	25%
Miejsc związanych z kulturą i sztuką		7%	26%	34%
Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy		6%	26%	34%

**Tabela 17-19.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód.  
Autor:  
Dominika Zawajska.

Tabela 20	Pytanie 10*	W jaki sposób spędza Pani/Pan swój wolny czas? (jeśli to konieczne, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)	
		Udział procentowy	
Odpowiedź		TAK	NIE
	Czytając książki	55%	11%
	Odпочyając w domu	57%	9%
	Słuchając muzyki	53%	13%
	Czytając prasę	23%	43%
	Bawiąc się z dziećmi	31%	35%
	Oglądając filmy	57%	9%
	Na zakupach w centrum handlowym	14%	52%
	Na imprezach kulturalno-rozrywkowych	45%	21%
	Grając w gry	32%	34%
	Malując/Rysując/Fotografując/Hobby	36%	30%
	Surfując po internecie	46%	20%
	Spotykając się z rodziną/znajomymi	60%	6%
	Wyjeżdżając za miasto/na działkę	46%	20%
	Uprawiając sporty	42%	24%
	W kinie	35%	31%
	W pubie/kawiarni	41%	25%
	Spacerując po parku/lesie	61%	5%

**Tabela 20.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód.  
Autor:  
Dominika Zawajska.

\* Pytanie nr 3,4,5,6,7,8,9 oraz 10 są pytaniami wielokrotnego wyboru, dlatego suma wyników nie daje 100%.







68



69



70



71

**Ilustracja 68-70.**  
Budynek dworca  
Pomorzany wraz  
z wiatą przystankową.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 71.**  
Położenie dzielnicy  
Pomorzany  
na mapie Szczecina.  
Źródło w rozdziale 9.

### c) Dzielnica Pomorzany

Pomorzany rozciągają się wzdłuż zachodniego brzegu Odry. Początkowo dzielnica była małą średniowieczną wsią. Na początku XIX wieku, po licznych reformach i pod wpływem rozwoju przemysłu, w dzielnicy usytuowano duże zakłady przemysłowe, m.in. gazownie, wodociągi, fabrykę chemiczną, cegielnię oraz dwa browary i kilkadziesiąt mniejszych zakładów, a także szpital miejski. Z uwagi na przemysłowy charakter, dzielnica podczas II wojny światowej była celem licznych nalotów, które spowodowały zniszczenie większości fabryk.<sup>11</sup>

Jednym z wielu zabytkowych budynków, które znajdują się na szczecińskich Pomorzanych, jest budynek byłego dworca. Na Pomorzanych znajdowały się niegdyś dwie stacje kolei wąskotorowej. Jednym z nich jest właśnie wyżej wspomniany dworzec (Pommerensdorf Ldb.), który niegdyś stanowił środek transportu dla pracowników dawnej fabryki chemicznej. Obecnie żadna ze stacji nie jest czynna, a trakcja między nimi jest przerwana.<sup>12</sup>

„Pierwszy pociąg przez dzielnicę przejechał 15 sierpnia 1843 r., kiedy to połączono Berlin ze Szczecinem. Kolejna linia kolejowa zbudowana została w 1898 r., połączyła ona Szczecin Główny z Policami przez stację „Szczecin Pomorzany” („Stettin-Pommerensdorf”), w 1910 r. została wydłużona do Trzebieży, zamknięta 1 października 2002 r. W 1899 r. otwarta została wąskotorowa linia do Casekow (w Niemczech), stacja „Pommerensdorf Kleinbahnhof” była jej końcową, została rozebrana w 1945 r. i przecięta granicą państwową. W 1931 r. powstała kolejna linia, odnoga linii Szczecin Główny-Gumieńce przez nieczynną w ruchu pasażerskim stację „Szczecin Wzgórze Hetmańskie” (istnieje tam także Lokomotywnia EZT). Ostatnia linia połączyła 5 lat później Szczecin z Dąbiem przez południowe Międzyodrze. W ten sposób Pomorzany stały się jednym z większych węzłów kolejowych w Szczecinie.

Szczecin Pomorzany to kolejowy przystanek osobowy położony za wiaduktem na Al. Powstańców Wielkopolskich w szczecińskiej dzielnicy Pomorzany, nieopodal drogi krajowej nr 13. Znajduje się na nieczynnej linii do Trzebieży. Pierwsza stacja Pomorzany znajdowała się nieopodal ul. Grudziądzkiej. Miała ona wówczas połączenie ze stacją Szczecin Wzgórze Hetmańskie (Kosacken Berg). W latach 50. XX w. stacja została zlikwidowana, a w latach 80. przeniesiona na obecną lokalizację.”<sup>13</sup>

Na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany odpowiedziało 63 respondentów i przyniosła ona następujące wyniki:

**Tabela 21**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany.  
Autor:  
Dominika Zawajska.

Tabela 21	Pytanie 1	Czy budynek byłego dworca znajdującego się w dzielnicy Pomorzany powinien zostać objęty modernizacją? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)		
		Odpowiedź	Udział procentowy	Ilość odpowiedzi
	Tak		84,1%	53
	Nie		15,9%	10

11 [https://pl.wikipedia.org/wiki/Pomorzany\\_\(Szczecin\)](https://pl.wikipedia.org/wiki/Pomorzany_(Szczecin))

12 „Szczecin Pomorzany Pommerensdorf” M. Łuczak

13 Źródło: [http://www.astra28.eu/pom\\_koleje.html](http://www.astra28.eu/pom_koleje.html)

Tabela 22	Pytanie 2	Czy obszar otaczający budynek dworca oraz sam dworzec są w sytuacji kryzysowej w sferze społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi)	
Odpowiedź		Udział procentowy	Ilość odpowiedzi
Tak		88,9%	56
Nie		11,1%	7

Tabela 23	Pytanie 3*	Czy obszar otaczający budynek kolejowy jest Pani/Pana miejscem: zamieszkania, pracy, nauki, wypoczynku? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)	
Odpowiedź		Udział procentowy	
		TAK	NIE
Zamieszkania		14%	50%
Pracy		11%	52%
Nauki		7%	56%
Wypoczynku		14%	49%

Tabela 24	Pytanie 4*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
Odpowiedź		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Bezrobocie/ubóstwo		5%	47%	12%
Odpływ młodych		14%	25%	25%
Przestępczość		11%	34%	18%
Starzejące się społeczeństwo		7%	18%	38%
Wyłączenie osób niepełnosprawnych		10%	32%	22%

Tabela 25	Pytanie 5*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem środowiskowy w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
Odpowiedź		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
Mała ilość obszarów naturalnych/zielonych		10%	31%	23%
Mała ilość miejsc związanych z pamięcią/historią dzielnicy		13%	27%	24%
Brak miejsca związanych z kulturą i sztuką		7%	14%	42%
Niewystarczająca/zbyt wolna komunikacja z oddalonymi częściami miasta		18%	32%	13%

**Tabela 22-25.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany.  
Autor:  
Dominika Zawojka.

Tabela 26	Pytanie 6*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem gospodarczy w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
	Odpowiedź			
	Niski poziom przedsiębiorczości mieszkańców	10%	35%	18%
	Mała liczba i słaba kondycja ekonomiczna istniejących przedsiębiorstw	7%	36%	21%
	Brak ofert pracy	6%	27%	30%
	Brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej	7%	26%	31%
	Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką	6%	18%	39%
	Brak bibliotek	11%	37%	16%
	Brak miejsca spotkań młodych osób	4%	13%	47%

Tabela 27	Pytanie 7*	Proszę wskazać, które z wymienionych poniżej problemów uważa Pani/Pan za znaczący problem przestrzenno-funkcyjny w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
	Odpowiedź			
	Zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji	5%	21%	38%
	Brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone)	4%	19%	41%
	Brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej	8%	21%	37%

Tabela 28	Pytanie 8*	Jakie efekty Pani/Pana zdaniem powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego w dzielnicy Pomorzany? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)		
		Udział procentowy		
		NIEISTOTNY	UMIARKOWANY	ISTOTNY
	Odpowiedź			
	Poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej	7%	21%	37%
	Zwiększenie ilości miejsc do rekreacji	10%	16%	37%
	Zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania integracyjne, wydarzenia kulturalne	8%	19%	36%
	Zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości)	9%	16%	40%
	Podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości	9%	16%	38%

**Tabela 26-28.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany.  
Autor:  
Dominika Zawajska.

Tabela 29	Pytanie 9*	Jak ocenia Pani/Pan dzielnicę, w której mieszka pod względem...? (proszę o zaznaczenie jednej odpowiedzi przy każdej możliwości)			
		Odpowiedź	Udział procentowy		
			DOBRZE	UMIARKOWANIE	SŁABO
	Warunki wypoczynku/rekreacji	7%	27%	30%	
	Architektura budynków	5%	21%	37%	
	Jakość oferowanych w okolicy usług	6%	34%	23%	
	Jakość terenów zielonych	6%	31%	26%	
	Miejsc spotkań towarzyskich	3%	14%	46%	
	Miejsc związanych z kulturą i sztuką	2%	14%	46%	
	Miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy	4%	19%	41%	

Tabela 30	Pytanie 10*	W jaki sposób spędza Pani/Pan swój wolny czas? (jeśli to możliwe, proszę o zaznaczenie kilku odpowiedzi)		
		Odpowiedź	Udział procentowy	
			TAK	NIE
	Czytając książki	46%	17%	
	Odпочyiwając w domu	52%	11%	
	Słuchając muzyki	55%	8%	
	Czytając prasę	21%	42%	
	Bawiąc się z dziećmi	23%	40%	
	Oglądając filmy	52%	11%	
	Na zakupach w centrum handlowym	19%	44%	
	Na imprezach kulturalno-rozrywkowych	45%	19%	
	Grając w gry	32%	31%	
	Malując/Rysując/Fotografując/Hobby	43%	20%	
	Surfując po internecie	42%	21%	
	Spotykając się z rodziną/znajomymi	55%	8%	
	Wyjeżdżając za miasto/na działkę	38%	25%	
	Uprawiając sporty	43%	20%	
	W kinie	37%	26%	
	W pubie/kawiarni	46%	17%	
	Spacerując po parku/lesie	55%	8%	

**Tabela 29-30.**  
Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany.  
Autor:  
Dominika Zawojka.

\* Pytanie nr 3,4,5,6,7,8,9 oraz 10 są pytaniami wielokrotnego wyboru, dlatego suma wyników nie daje 100%.

## 5.2.

*Wnioski z ankiet przeprowadzonych w poszczególnych dzielnicach Szczecina.*

### **a) Dzielnic Niebuszewo**

Az 97% osób, które zostały zapytane, czy jest potrzebna modernizacja dworca, odpowiedziało, że tak. Tylko 3% respondentów była przeciwna. Twierdząco odpowiedziało również 83,6% osób na pytanie, czy kryzys budynku dworcowego dotyczy sfery społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej. Z ankiety udało mi się również dowiedzieć, że obszar otaczający budynek kolejowy jest miejscem wypoczynku 20% respondentów, zamieszkania natomiast 19%. Przeprowadzone badania ujawniły problem, jakim według pytanym jest na pierwszym miejscu wyłączenie osób niepełnosprawnych (38%), następnie starzejące się społeczeństwo (37%), a także przestępczość (34%). Respondenci określili te wyniki jako znaczący i istotny problem, z którym boryka się dzielnica Niebuszewo. Jako największy problem środowiskowy dzielnicy zostały określone odpowiednio: brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (46%), mała ilość obszarów naturalnych/zielonych (31%), a także mała ilość miejsc związanych z pamięcią/ historią dzielnicy (27%). Problemem gospodarczym zauważalnym na analizowanym obszarze były m.in. brak miejsc spotkań młodych osób (51%), brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (46%), a także brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej (36%). Jeśli natomiast chodzi o odpowiedzi respondentów dotyczących problemów przestrzenno-funkcjonalnych, najważniejsze z nich to brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej (40%), a także zły stan lub brak placówek edukacyjnych, placów i sal do integracji (38%). Według respondentów efekty, które powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego, to przede wszystkim poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej (51%), następnie zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości - 50%), następnie podwyższenie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości (49% respondentów oceniło jako wynik istotny). 45% zapytanych osób ocenia dzielnicę Niebuszewo słabo pod względem miejsc upamiętniania historycznego dzielnicy, 36% miejsc związanych z kulturą i sztuką oraz 33% pod względem miejsc spotkań towarzyskich. 61% osób zapytanych w tej samej ankiecie o spędzanie swojego wolnego czasu odpowiedziało twierdząco na spacerowanie po parku/lesie, 60% na spotykanie się z rodziną/znajomymi, tyle samo osób odpowiedziało, że ogląda filmy.

### **b) Dzielnic Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno**

87,9% osób, które zostały zapytane, czy potrzebna jest modernizacja dworca znajdującego się w dzielnicy Zachód na Osiedlu Łękno, odpowiedziało, że tak. 13,6% pytanym była przeciwna. „Tak” odpowiedziało również 86,4% osób na pytanie, czy kryzys budynku dworcowego dotyczy sfery społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej. Odpowiedzi „Nie” było 13,6%. Z ankiety wynika, że obszar otaczający budynek kolejowy jest miejscem wypoczynku 33% respondentów, zamieszkania natomiast 14%. Były to odpowiedzi mające największy udział procentowy. Przeprowadzone badania dotyczyły również problemów, z jakimi według pytanym boryka się dzielnica - na pierwszym

miejscu jest to starzejące się społeczeństwo (41%), wyłączenie osób niepełnosprawnych (36%), a także odpływ młodych (27%). Respondenci określili te wyniki jako istotny problem. Problemem środowiskowym dzielnicy według respondentów są odpowiednio: brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (30%), a także mała ilość miejsc związanych z pamięcią/ historią dzielnicy (21%). Gospodarczym problemem zauważalnym na analizowanym obszarze z największą liczbą odpowiedzi były m.in. brak miejsc spotkań młodych osób (36%), brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (30%), a także brak ofert pracy (24%). Odpowiedzi respondentów dotyczące problemów przestrzenno-funkcjonalnych określone jako najistotniejsze to brak lub zły stan infrastruktury sportowej i rekreacyjnej (24%), a także zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji (23%). Według ankietowanych efekty, które powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego, to przede wszystkim poprawa stanu infrastruktury i przestrzeni publicznej (47%), następnie zintegrowanie społeczeństwa poprzez spotkania, wydarzenia kulturalne (41% respondentów określiło jako wynik istotny). 34% zapytanych osób ocenia dzielnicę Niebuszewo słabo pod względem miejsc upamiętniania historycznego dzielnicy, również 34% miejsc związanych z kulturą i sztuką oraz 25% pod względem miejsc spotkań towarzyskich. 61% osób zapytanych w tej samej ankiecie o spędzanie swojego wolnego czasu odpowiedziało twierdząco na spacerowanie po parku/ lesie, 60% na spotykanie się z rodziną/znajomymi, 57% osób odpowiedziało, że ogląda filmy.

### c) Dzielnica Pomorzany

84,1% osób, które zostały zapytane czy potrzebna jest modernizacja dworca, odpowiedziało, twierdząco. Tylko 15,9% pytanym była przeciwna ewentualnej modernizacji. „Tak” odpowiedziało również 88,9% osób na pytanie, czy kryzys budynku dworcowego dotyczy sfery społecznej, środowiskowej, technicznej lub infrastrukturalnej. Odpowiedzi „Nie” było 11,1%. Z ankiety wynika, iż obszar otaczający budynek kolejowy jest zarówno miejscem wypoczynku, jak i zamieszkania dla 14% respondentów. Były to odpowiedzi, które miały największy udział procentowy. Przeprowadzone badania dotyczyły również problemów, z jakimi boryka się dzielnica, według pytanym na pierwszym miejscu jest starzejące się społeczeństwo (38%), odpływ młodych (25%), a także wyłączenie osób niepełnosprawnych (22%). Respondenci określili te wyniki jako istotny problem, z którym boryka się dzielnica Pomorzany. Problemami środowiskowymi dzielnicy według respondentów są odpowiednio: brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (42%), a także mała ilość miejsc związanych z pamięcią/ historią dzielnicy (24%). Gospodarczymi problemami zauważalnymi na analizowanym obszarze, zyskującymi najwięcej odpowiedzi, były m.in. brak miejsc spotkań młodych osób (47%), brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (39%), a także brak odpowiedniej infrastruktury do prowadzenia działalności gospodarczej (31%). Jeśli natomiast chodzi o odpowiedzi dotyczące problemów przestrzenno-funkcjonalnych, określanych jako najistotniejsze, respondenci wskazali brak lub zły stan zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone - 41%), a także zły stan lub brak placówek edukacyjnych, kulturalnych, placów i sal do integracji (38%). Według zapytanych osób efekty, które powinny zostać osiągnięte w procesie planu przebudowy obiektu dworcowego, to przede wszystkim zmniejszenie patologii społecznych (ubóstwa, bezrobocia, przestępczości - 40%), a także podniesienie standardu życia poprzez zwiększenie przedsiębiorczości (38%). 48% zapytanych osób ocenia dziel-



nice Pomorzany słabo pod względem miejsc związanych z kulturą i sztuką, 46% również ocenia słabo pod względem miejsc spotkań towarzyskich. 41% podaje przykład miejsc upamiętnienia historycznego dzielnicy ocenianych jako „słabo”. 55% osób zapytanych w tej samej ankiecie o spędzanie swojego wolnego czasu odpowiedziało twierdząco na spacerowanie po parku/lesie, na spotkanie się z rodziną/znajomymi oraz słuchanie muzyki.

*Analiza oraz wnioski ze zgromadzonych wywiadów.*

Przeprowadzone przeze mnie wywiady pokazały że, każdy ma swój pogląd na tematy zawarte w pytaniach. Aby odnieść się do zagadnień poprzez swoje postrzeganie, postanowiłam wybrać pojawiające się w pytaniach i odpowiedziach zagadnienia:

- a) Rewitalizacja a modernizacja.
- b) Czy dworce powinny stać się dodatkiem do zespołu innych funkcji?
- c) Czy dworzec może być miejscem spotkań z kulturą i sztuką?
- d) Obiekt zrewitalizowany a budynek systemowy.

#### **a) Rewitalizacja a modernizacja.**

Z przytoczonych przeze mnie wypowiedzi takich osób jak Agnieszka Bojarowicz, Monika Domańska, Ado Franchini, Michał Goncerzewicz, Krzysztof Groń, Paweł Gut, Bogdana Kozińska, Marek Łuczak, Zbyszek Maćków, Jan Sikora, Piotr Skorupa, Maciej Smyk czy Bartosz Szubski wynika, że w traktowaniu przez nich zagadnienia rewitalizacji jest istotne, aby oprócz tego, że dany obiekt jest przywracany do życia, był on także przystosowany w jak największym stopniu do współczesnych potrzeb oraz wymagań coraz trudniejszego odbiorcy. Twórcy wymienieni przeze mnie powyżej w dużej większości uważają, że rewitalizacja musi mieć także wymiar społeczny, wiązać się ściśle z tym, czego brakuje danej okolicy oraz sprawiać, że w zapomnianych miejscach ponownie zagospzczą ludzie.

*Rewitalizację postrzegam jako kompleksowe działanie, które ma na celu społeczne i gospodarcze ożywienie pewnego rejonu lub obiektu. Zbyt często to pojęcie jest stosowane zamiennie z remontem lub modernizacją, nie myśląc o społecznym wymiarze rewitalizacji. Rewitalizacja wiąże się z przywracaniem zapomnianych obiektów architektonicznych do życia – tak, by ponownie zagościli w nich ludzie i/czy biznesy.*

*Cyt. M. Domańska*

Wypowiedź Moniki Domańskiej, która stworzyła Stowarzyszenie Traffic Design, mocno utwierdziła mnie w przekonaniu, że proces rewitalizacji nie może odbywać się bez udziału ludzi, bez nich faktycznie moglibyśmy nazywać go jedynie renowacją. Wśród projektantów i artystów panuje także przekonanie, z którym całkowicie się zgadzam, że niemalże niemożliwym jest, aby myśleć o rewitalizacji obiektów w oderwaniu od terenów z nimi sąsiadujących.

Michał Goncerzewicz, wypowiada się na temat rewitalizacji jako przede wszystkim ciekawym zadaniu projektowym, natomiast Krzysztof Groń zwraca uwagę również na ekonomiczny aspekt rewitalizacji związany z założeniem planu, który musi być po przeprowadzonych pracach konsekwentnie realizowany:

*[...] należy pamiętać o ochronie zabytkowych budynków, których nie powinno się burzyć, niezależnie od późniejszych kosztów - warto jednak posiadać plan działania, tak, by odnowiony budynek nie był „martwy”.*

Marek Łuczak, autor cyklu książek o dzielnicach Szczecina, mówi w wywiadzie, że rewitalizacja dla samej rewitalizacji ma znaczenie jedynie w kwestii zachowania zabytkowej tkanki miasta.

Trudno także zakwestionować prawdę zawartą w cytacie:

*Rewitalizacja jest ze wszech miar pożytecznym i pożądanym zjawiskiem. Dziś przy problemach z rozlewaniem się miast i notorycznym brakiem terenów inwestycyjnych w ich obszarach centralnych, rewitalizacja stanowi swoisty przestrzenny recycling, gdzie obszary dobrze skomunikowane transportem publicznym i świetnie wyposażone we wszystkie miejskie media mogą na nowo zaspokoić potrzeby miast i ich mieszkańców.*

*Cyt. Zbigniew Maćków*

Niezwykle ważny jest dla mnie fragment wypowiedzi Pawła Guta, pochodzący z e-maila, który przyszedł do mnie jako jeden z pierwszych:

*Obiekty kolejowe stanowią dziedzictwo kulturowe w zakresie budownictwa i mechaniki. Jeśli można, to należy je odnawiać i starać się ich „bryłę” czy funkcje zaadoptować do współczesnych wyzwań komunikacji kolejowej, a także wykorzystać dodatkowo na inne cele czy funkcje.*

*Cyt. Paweł Gut*

Podsumowując, pozwolę zgodzić się z poglądem Piotra Skorupy, który w wywiadzie mówi o rewitalizacji i jej ogromnym znaczeniu w niektórych lokalizacjach. Podkreśla także, że nowe budynki, uzbrojone w najlepsze rozwiązania technologiczne, często nie są w stanie zastąpić miejsca, które jest trwale związane z tożsamością mieszkańców oraz historią miasta. Dlatego uważam, że bardzo ważne jest, aby dokonywać świadomej rewitalizacji, utrzymywać zabytkową tkankę architektoniczną, należy być w kontakcie ze społecznością zamieszkującą choćby najbliższe okolice, poznać jej potrzeby i oczekiwania, aby rewitalizacja nie okazała się jedynie modernizacją wizualną tylko czymś więcej.

## **b) Czy dworce powinny stać się dodatkiem do zespołu innych funkcji?**

Bardzo znaczącą wypowiedzią mówiącą o tym, że dworce stają się w niektórych wypadkach jedynie dodatkiem do obrastających je innych funkcji jest fragment wypowiedzi Moniki Domańskiej:

*„[...] usługi dodatkowe są ważne, ale jeśli dworzec staje się dodatkiem do centrum handlowego, to jest to z mojej perspektywy pomieszenie porządków”.*

Również Krzysztof Groń w swojej wypowiedzi zaznacza, że lokalizowanie funkcji handlowych przy budynkach dworcowych powinno ograniczać się do niezbędnego minimum:

*W Polsce dworce kolejowe wypierane są budynkami galerii handlowych na terenach blisko centrów miejskich, zamieniły się w tzw. „aneksy dworcowe” i obecnie są dodatkiem do galerii handlowych [...].*

Do grona znakomitych architektów, którzy czynnie projektują m.in. wnętrza dworców kolejowych, należy Jan Sikora, który mówi w wywiadzie, że:

*[...] istnieje wiele dodatkowych funkcji i często „wypełniaczy miejsca.*

Osobiście zastanawiam się, czy owe „wypełniacze” mogą zostać dokładnie prze-myślane, odpowiednio zbadane i zaplanowane, aby służyć społeczeństwu lokalnym. Aspekt ten porusza w wywiadzie Monika Domańska, która mówi o tym, że dzisiaj ważne jest, aby budynki pełniły kilka różnych funkcji oraz żeby przed przystąpieniem do etapu projektowego pytać, badać potrzeby oraz poznawać dany obszar.

Zupełnie odmiennym poglądem cechuje się wypowiedź Michała Goncerzewicza:

*[...] od rodzaju funkcji zdecydowanie bardziej istotne jest zróżnicowanie i znaczne nasycenie.*

W wyżej przytoczonej wypowiedzi mogę zgodzić się jedynie w kwestii zróżnicowania, a co za tym idzie szczegółowej analizy tego, co już znajduje się wokół planowanej inwestycji, aby nie mnożyć funkcji, które już istnieją w najbliższej okolicy. Jeśli chodzi natomiast o pogląd, że od rodzaju danej funkcji istotniejsze jest znaczne ich nasycenie, to nie jest dla mnie wypowiedź, z którą mogę się zgodzić, bowiem rodzaj funkcji zdaje się być dla mnie kluczowy. Powodzenie danej rewitalizacji z dołączeniem funkcji dodatkowych może zależeć od trafnego zdiagnozowania realnych potrzeb danego obszaru. Nie ma też sensu mnożenie niepotrzebnych nikomu funkcji w rewitalizowanych obiektach.

Trafnie oraz zgodnie z moim osobistym poglądem problem określa Zbyszek Maćków, pisząc w odpowiedzi:

*[...] każde rozszerzenie programu funkcjonalnego dworca buduje jego siłę oddziaływania. Ważne, aby ten program nie rozrósł się do rozmiarów, które już zasysają życie do środka, jak galerie handlowe, tworząc introwertyczny budynek wyciągający całą witalność z ulic [...].*

Myślę, że na zakończenie z powodzeniem mogę dołączyć w poczet osób omawianych w tym rozdziale Bartosza Szubskiego, który zwraca uwagę na to, że nawet:

*[...] najlepiej odnowiony obiekt bez funkcji, która przyciąga ludzi w krótkim czasie, znów znacznie ulegać degradacji. Sama rewitalizacja to najczęściej za mało, najlepiej, jeśli dodatkowo poparta jest działaniami społecznymi, wciągającymi lokalną społeczność w działania na rzecz rewitalizowanego miejsca.*

Bartosz Szubski zwraca uwagę na niezwykle dla mnie ważny aspekt, jakim jest funkcja, która sprawia, że w danym miejscu powraca życie. Jednakże, aby funkcja stała się powodem do zmiany, należy pamiętać o tym, że w planie rewitalizacji trzeba uwzględnić ludzi, a co za tym idzie - przeprowadzić niezbędne badania.

### c) Czy dworzec może być miejscem spotkań z kulturą i sztuką?

Jak widać z większości zgromadzonych przeze mnie wypowiedzi, istnieje przekonanie, że współczesne budynki dworcowe muszą zawierać w sobie dodatkowe funkcje. Te zaś powinny zostać z uwagą wyważone i wprowadzone w sposób na tyle subtelny, aby nie zachwiać pewnych porządków, czyli nie wyprzeć funkcji głównej.

Chciałabym bliżej przyjrzeć się teorii, że dworce są dobrym miejscem na umieszczanie funkcji związanych z kulturą i sztuką. Agnieszka Bojanowicz w odpowiedzi na pytania pisze:

*[...] Funkcja w obiektach dworcowych powinna być uzupełniana głównie o usługi: sklepy, kawiarnie, punkty gastronomiczne oraz o funkcje kulturalne, okołomiejskie, np. mediateka, galeria.*

Ważną opinią w refleksji na temat umieszczania tych funkcji w obiektach kolejowych jest wypowiedź Moniki Domańskiej:

*[...] Aby te przestrzenie ponownie tam zaistniały, muszą one oferować coś ciekawego, niebywałego, funkcjonalnego, etc. społeczności, aby chciała się tam wybrać lub nawet pomyśleć o tej przestrzeni (w innej kategorii niż zapomniane, zdegradowane miejsce).*

Można postawić pytanie, dlaczego umieszczanie galerii czy innych funkcji kulturalnych w obiektach dworcowych jest dobrym rozwiązaniem? Krótką, natomiast w moim odczuciu niezwykle trafną odpowiedź daje Monika Domańska:

*[...] Dworce ze względu na swoją przepustowość są na pewno ciekawymi przestrzeniami do umieszczania sztuki.*

Osobiście zgadzam się z wypowiedzią Bartosza Szubskiego, który zwraca uwagę na konsekwencje tworzenia w budynkach dworców bibliotek czy ośrodków kultury, które przejawiają się w korzyściach, jakimi jest odwiedzanie obiektów przez osoby nieplanujące podróży.

Podsumowując i zaznaczając swoje własne stanowisko, uważam, że umieszczanie funkcji kulturowych w obiektach kolejowych po pierwsze, ze względu na duży ruch ludzi oraz po drugie, na możliwość sprawienia, aby więcej osób odwiedzało obiekt, zdaje się niezwykle pozytywną konsekwencją tego typu działań. Budynek dworca może stać się dzięki temu celem ruchu samym w sobie oraz może uzupełniać braki związane z kulturą i sztuką występujące w okolicy obiektu, a co za tym idzie, okazać się ciekawym elementem uzupełniającym zespół funkcji bez obawy dotyczącej tworzenia miejsc niepotrzebnie powielanych.

#### d) Obiekt zrewitalizowany a budynek systemowy.

Wobec wypowiedzi udzielonych mi w wywiadach, myślę, że należy przyjrzeć się kwestii związanej z rewitalizacją obiektu historycznego a budowaniem nowych obiektów systemowych.

Znaczącą dla mnie odpowiedzią okazała się wypowiedź Moniki Domańskiej:

*W przypadku budynków systemowych to, co mnie odstrasza, to ich brak charakteru. Z punktu widzenia działalności Stowarzyszenia Traffic Design zależy nam na zachowaniu detali miejskich, które są tożsame z pewnym czasem i miejscem, które z kolei odciskają swoje piętno na projekcie [...].*

Podzielam również pogląd wyżej wspomnianej artystki, że ciężko wyobrazić sobie przywiązanie do budynku, który jest do tego stopnia powtarzalny, że w każdym miejscu, bez względu na otoczenie, wygląda tak samo. Można w tym miejscu również zastanowić się nad kwestią dodatkowych działań, które będą wpisywać taki obiekt w przestrzeń miejską, a mogą okazać się w takich sytuacjach niezbędnym zabiegiem uzupełniającym.

Pozostaje zastanowienie się nad kwestią takich wyjątków jak budynki, które do rewitalizacji się nie kwalifikują. Nie ma uzasadnienia finansowego do tego, aby takie działania podejmować. W tym miejscu przytoczę wypowiedź Bartosza Szubskiego:

*[...] Rewitalizacja istniejących obiektów pozwala zachować często interesujące i niezwykle obiekty, są jednak obiekty, których wartość jest znikoma lub właściwie żadna, których rewitalizacja nie ma uzasadnienia historycznego i ekonomicznego, w takich przypadkach jako współautora projektu Innowacyjnych Dworców Systemowych, jak najbardziej jestem zwolennikiem obiektów systemowych „szytych na miarę” dla każdej lokalizacji [...].*

Kończąc omawianie tego zagadnienia, zgadzam się w kwestii nieutrzymywania obiektów, które owej wartości wizualnej i historycznej nie posiadają. Zastanawia mnie natomiast kwestia niedokonywania rewitalizacji obiektów tylko i wyłącznie ze względu na aspekt ekonomiczny przedsięwzięcia. Przeróżające bowiem jest to, co obserwuję choćby na terenie Szczecina. Obiekt dworca Pomorzany, będący tematem mojej pracy praktycznej, popada w ruinę, nieoficjalne informacje mówią o chęci wyburzenia obiektu przez władze miasta oraz sprzedania terenu deweloperowi. Budynek dworca nie jest wpisany do rejestru zabytków, natomiast w moim mniemaniu wartość historyczna jest ogromna, ponieważ pierwsi repatrianci, którzy trafiali do miasta – wysiadali właśnie na tym dworcu.

## 6.

---

### **Opis projektu dzieła doktorskiego. Projekt zmian funkcjonalno-przestrzennych na przykładzie budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie.**

#### 6.1.

*Rys historyczny i stan istniejący budynku kolejowego w dzielnicy Pomorzany w Szczecinie.*

Dworzec Pomorzany (niem. Pommerensdorf Bahnhof) wybudowano w latach 90-tych XIX wieku przy ulicy Starkiewicza 1 w Szczecinie. W tym czasie powstały perony obsługujące wyładunek pociągów towarowych, bocznicę oraz perony dla pasażerów, wchodzące w skład kompleksu kolejowego Bahnhof Pommerensdorf. Pierwsze informacje o istnieniu dworca zostały odczytane na mapach z 1878 roku. Dworzec wraz z kolejką wąskotorową, która funkcjonowała równolegle w dzielnicy Pomorzany, były kluczowe w przewozie pasażerów, obsługując m.in. potężny zakład elektrociepłowniczy w tej samej dzielnicy. Po II wojnie światowej została uruchomiona komunikacja tramwajowa oraz nowy dworzec o nazwie Wzgórze Hetmańskie. Obiekt dworca Pomorzany drastycznie stracił na znaczeniu.

Aktualnie jest w dalszym ciągu obiektem zupełnie zapomnianym, sukcesywnie niszczone. W 2011 roku media nagłaśniały sprawę stanu technicznego budynku kolejowego i wraz z grupą pasjonatów starały się o wpisanie go do rejestru zabytków. Niestety bezskutecznie. Warto również wspomnieć, że jest to jedyny dworzec w Szczecinie, który ma zachowany zadaszony, na konstrukcji z dębowych belek, peron pasażerski. W artykule z 2011 roku Marek Łuczak, podczas oględzin terenu dworca Pomorzany opowiada w wywiadzie o drugim zadaszeniu, które jeszcze wtedy istniało, a według niego miało za chwilę runąć. Tak się stało, ponieważ już podczas mojej wizyty były po nim tylko szczątkowe pozostałości. Według funkcjonujących przepisów wpis do rejestru zabytków może zostać dokonany jedynie przez właściciela budynku lub z urzędu. Obiekt kolejowy do tej pory nie został objęty ochroną konserwatorską. Ani miasto, ani właściciel, którym jest jedna ze spółek kolejowych, nie chcą zająć się obiektem. Spółka od dłuższego czasu ma w planach sprzedaż, a co za tym idzie pozbycie się problemu. Jak się okazuje, sam teren również nie należy do miasta, a do PKP. Sytuacja z brakiem ochrony konserwatora

smuci dodatkowo, ponieważ obiekt jest jednym z nielicznych, ocalałych podczas wojny, szczecińskich pomników architektury przemysłowej.

Kiedy odwiedziłam dworzec w celu wykonania inwentaryzacji, okazało się, że nawet odnalezienie go nie jest łatwe. Dojście od strony historycznego zadaszania jest gęsto porośnięte roślinnością. Wszechobecne są śmieci i pozostałości po osobach bezdomnych. Z informacji, jakie udało mi się uzyskać na miejscu od osoby, która odpowiedzialna była za oczyszczenie wnętrza obiektu - istniała tam firma meblowa. Nie ma już po niej śladu, poza kilkoma pozostałościami. Piwnica, parter oraz I kondygnacja zachowały się w niemal nienaruszonym stanie. Sytuacja ma się inaczej z elewacją, która była przez lata zmieniana przez kolejnych najemców. Otwory drzwiowe i okienne były przebudowywane wedle potrzeb. Każdy z otworów ma inny wymiar, niektóre otwory drzwiowe zostały zamurowane.

Będąc na miejscu, miałam świadomość zmian, ponieważ przygotowując się do napisania pracy, po kilku wielogodzinnych wizytach w Archiwum Państwowym w Szczecinie, udało mi się odnaleźć oryginalne plany obiektu. Obecnie w piwnicy pomorzańskiego dworca można jeszcze obejrzeć oryginalny strop łukowy ceglany, w niektórych miejscach pokryty gładzią oraz pomalowany farbą przez jej ówczesnych najemców. Cała przestrzeń tego wnętrza podzielona jest słupami ceglanymi. Przenosząc się na poziom parteru, można zauważyć, odpowiednio tak jak w piwnicy, dużą ilość słupów, które niegdyś były ceglane, natomiast aktualnie pokryte są warstwą gładzi i pomalowane są na jasnozielony kolor. Kondygnacja pierwsza obiektu to odpowiednio również słupy ceglane, a także ciekawa konstrukcja drewniana wspierająca dach. Elewacja budynku jest w całości ceglana, oprócz wspomnianych wcześniej zmian w otworach, nie została w żaden inny sposób naruszona.

Na niemieckich planach z 1941 roku na poziomie parteru widać ogromną pustą przestrzeń hali dworca, z dużą ilością słupów, osiem wejść głównych (w tym cztery z przedsionkami), wejście do klatki schodowej z zewnątrz. Obok znajduje się wejście po 4 stopniach na rampę, biegnącą dookoła obiektu i prowadzącą zarówno do wejść, jak i do peronów i zadaszanej wiaty przystankowej. Na rysunkach widać także tory kolejki wąskotorowej, znajdujące się przy południowej stronie obiektu, po których aktualnie nie ma śladu. Wschodnia część rampy kończy się (również aktualnie) na narożniku budynku. Taka sytuacja miała miejsce ze względu na tory, które już nie istnieją. Obecnie jedynymi, które pozostały, są te najbliższe budynku dworca po północnej stronie. Południowa część obiektu poprzedzona jest placem, który jest pusty, również na planach nie były rozrysowane żadne elementy placu znajdującego się przed dworcem. Jedyne pomieszczenia, niegdyś zaprojektowane we wnętrzu parteru budynku, to toalety damska oraz męska. Pierwsza kondygnacja obiektu to według planów duża, otwarta przestrzeń ze słupami oraz długi korytarz, który prowadzi do przestrzeni głównej oraz pobocznych pomieszczeń. Tłumacząc dosłownie i w niezmiennym znaczeniu z języka niemieckiego, są to pomieszczenia takie jak: „pokój odświeżenia”, „biuro zawiadowcy”, „pokój biurowy”, „pokój dla personelu” oraz „pokój pań sprzątających”. Otwarta przestrzeń to tak zwane „pomieszczenie do pakowania”. W zachodniej części pomieszczenia znajduje się winda towarowa, która obsługuje parter i kondygnację pierwszą. Piwnica na pozyskanych rzutach została podzielona na mniejsze pomieszczenia poprzez zastosowanie ścianek działowych. Przy klatce schodowej widać zabudowaną pustkę, dalej znajdują się wejścia do pomieszczeń takich jak: „pomieszczenie rowerowe”, „szatnia dla pań”, „warsztat”, „kotłownia”, „pomieszczenie do przechowywania drewna”, „przestrzeń





72



73

**Ilustracja 72.**  
Wnętrze  
dworca  
Pomorzany,  
kondygnacja I.  
Źródło w rozdziale 9.



74

**Ilustracja 73.**  
Wnętrze dworca  
Pomorzany,  
kondygnacja parteru.  
Źródło w rozdziale 9.



75

**Ilustracja 74.**  
Wiąta peronowa  
i budynek dworca  
Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.



76

**Ilustracja 75.**  
Wiąta peronowa  
dworca Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 76.**  
Otoczenie dworca  
Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.

**Ilustracja 77.**  
Dworzec Pomorzany  
z wiąta peronową.  
Źródło w rozdziale 9.



77

obrony przeciwlotniczej”, „pokój dla kierowcy pociągu”, „pokój dla obsługi wagonów”, „przedsionek” oraz „WC damski” i „WC męski”. Na odnalezionych planach nie została wyrysowana aranżacja, co utrudnia odczytanie bliższego przeznaczenia niektórych z pomieszczeń. W publikacjach książkowych również nie ma o tym mowy.

## 6.2.

### *Zastosowane zmiany funkcjonalno-przestrzenne.*

Rozpatrując przeprowadzone badania, potrzeba modernizacji obiektu dworca Pomorzany okazała się dla większości respondentów bezwzględnie potrzebna (84,1% osób odpowiedziało twierdząco). Tego typu odpowiedzi powtarzały się również w dwóch pozostałych dzielnicach Szczecina, które wzięłam pod uwagę w swoich rozważaniach. To wszystko utwierdziło mnie w przekonaniu, że odnowa i poruszenie tematu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz zaproponowania nowych rozwiązań projektowych jest realnym zapotrzebowaniem wśród szczecinian. Problemy, które powtarzają się w różnych dzielnicach miasta oraz istniejąca, ale niszcząca infrastruktura dworcowa, spowodowały u mnie zainteresowanie tematem oraz potrzebę przedstawienia modelowego przykładu projektu Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, który może posłużyć jako początek w ratowaniu i modernizacji obiektów, które przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb mogą stać się siecią miejsc wynikających z realnych potrzeb.

Respondenci jako istotny problem dzielnicy Pomorzany określili: starzejące się społeczeństwo, odpływ młodych oraz wyłączenie osób niepełnosprawnych. Te wszystkie aspekty można zaliczyć do problemów, z którymi boryka się analizowana część miasta. Innymi problemami zauważonymi przez zapytane przeze mnie osoby są brak miejsc związanych z kulturą i sztuką (42%), a także mała ilość miejsc związanych z historią dzielnicy. Odpowiadając na te problemy, zaprojektowałam miejsca sprzyjające spotkaniom młodych osób, ale także zapewniające im miejsca pracy, takie jak kawiarnia z gastronomią, przestrzeń coworkingowa, przestrzeń z zielenią i ławkami przed wejściem od zachodniej strony dworca, ale przede wszystkim klub muzyczny zlokalizowany w piwnicy obiektu. Wszystkie zaprojektowane funkcje zostały przemyślane z uwzględnieniem korzystania przez osoby niepełnosprawne, co również było określane przez respondentów jako znaczący problem. Brak miejsc związanych z kulturą i sztuką oraz upamiętnienia dzielnicy rozwiązałam poprzez zaprojektowanie na I kondygnacji galerii z mobilnym wyposażeniem wnętrza do dowolnej aranżacji przestrzeni wystaw, również tych, które będą upamiętniać historię tego obszaru.

Innym problemem gospodarczym zauważonym przez zapytane osoby był doskwierający brak miejsc do prowadzenia działalności gospodarczej. Ten aspekt został rozwiązany przy uwzględnieniu w projekcie miejsc takich jak kawiarnia z małą gastronomią, sklep z prasą czy klub muzyczny.

Według 41% zapytanych dzielnica Pomorzany cechuje się brakiem lub złym stanem zagospodarowania przestrzeni publicznej (parki, skwery, tereny zielone), dlatego też w projekcie uwzględniona została zieleń, zarówno w przestrzeni placu przed dworcem, jak i przy wejściu od zachodniej strony obiektu - w formie ławek z miejscami na posadzenie drzew.

Zastosowane przeze mnie zmiany funkcjonalne na kondygnacji parteru to wstawienie do otwartej hali dworca miejsca na kasy biletowe oraz informację. Przestrzeń na au-

tomaty biletowe, zaprojektowanie pomieszczeń takich jak sklep z prasą czy poczekalnia, a także mała gastronomia z kawiarnią. Przeprojektowano także sanitariaty damski, z miejscem do przewinięcia dziecka, męski oraz toaletę dla osób niepełnosprawnych. Istniejącą klatkę schodową przeprojektowano na ewakuacyjną. Komunikacja przeniesiona została natomiast do zachodniej części obiektu, gdzie umieszczono schody oraz windę z możliwością wyjścia na dwie strony. Wydzielenie przestrzeni głównego wejścia poprzez zaprojektowanie na nowo środkowej strefy obiektu, zdecydowanie je zaakcentowało z jednoczesnym uwzględnieniem zlokalizowania jej jak najbliżej kas i komunikacji między kondygnacjami. Swoje miejsce znalazło także niewielkie pomieszczenie magazynowe należące do kawiarni.

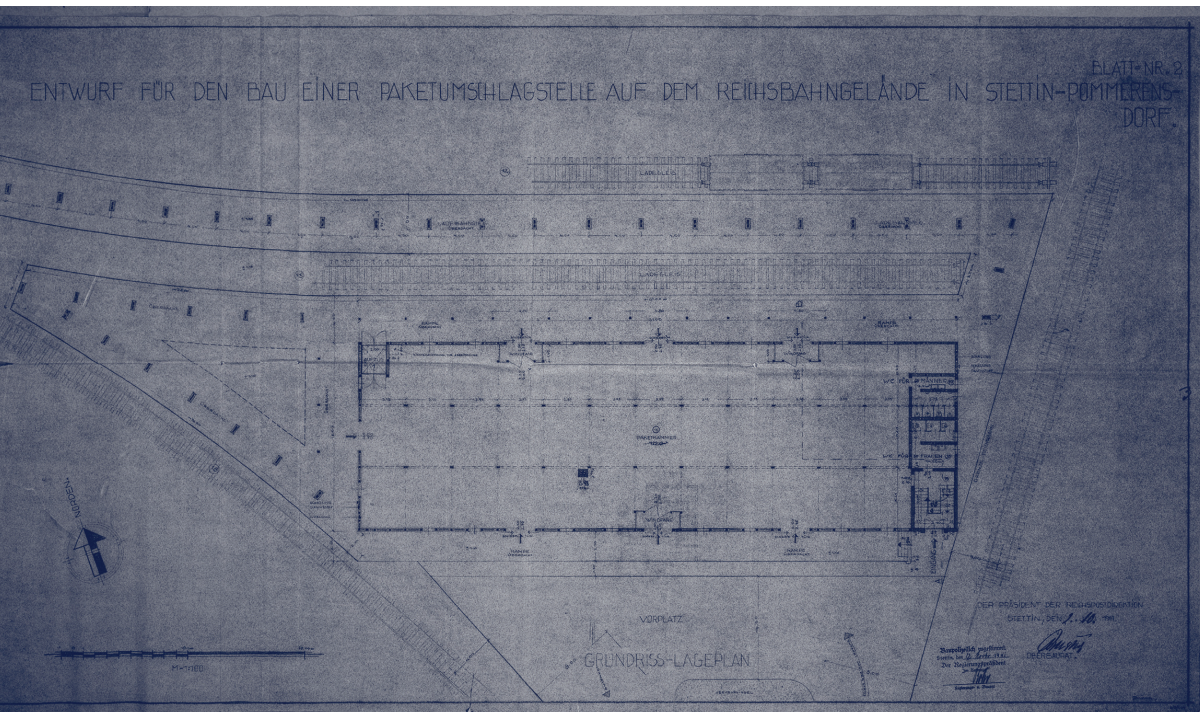
Kondygnacja pierwsza zaplanowana została przeze mnie z uwzględnieniem funkcji kulturalnej, to jest przestrzeni galerii oraz funkcji związanej z pracą, czyli przestrzeni coworkingowej. Zaprojektowano biuro dworca, a także pomieszczenie na środki czystości. Odpowiednio znajdują się tutaj również sanitariaty dla niepełnosprawnych, WC damskie oraz męskie. Przestrzeń galerii oraz reszty pomieszczeń podzielona została poprzez zastosowanie antresoli, z której jest wgląd do przestrzeni głównej hali dworcowej, znajdującej się na kondygnacji parteru.

Piwnica, oprócz pomieszczeń magazynowych takich jak magazyn galerii oraz baru, zaplecza socjalnego dla pracowników, pełni funkcję klubu muzycznego z drink barem oraz sceną i miejscami siedzącymi. Na tym poziomie zlokalizowano też pomieszczenie na środki czystości oraz toalety dla niepełnosprawnych, damską oraz męską.

Funkcje tego konkretnego obiektu kolejowego, który mógłby wejść w skład Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, zostały przeze mnie ustalone w wyniku analiz publikacji książkowych czy artykułów oraz przeprowadzonych badań w formie wywiadów oraz ankiet. Po przeanalizowaniu potrzeb najbliższego otoczenia obiektu w dzielnicy Pomorzany postanowiłam zastosować konkretne działania funkcjonalne w projekcie.



**Ilustracja 78.**  
Budynek dworca  
Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.



79



80

**Ilustracja 79.**  
Część planów dworca  
Pomorzany  
Źródło w rozdziale 9.

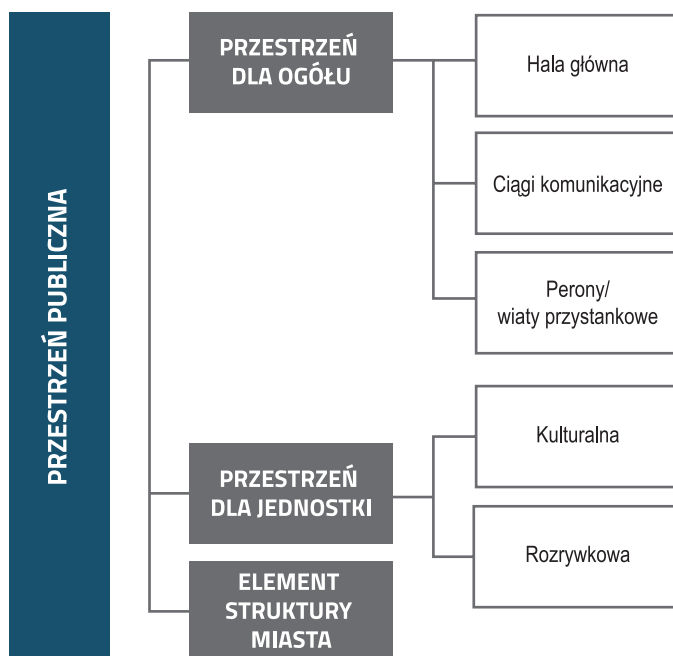
**Ilustracja 80.**  
Budynek dworca  
Pomorzany.  
Źródło w rozdziale 9.

Ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym w artykule 2 pkt. 6 mówi, że:

*[...] pod pojęciem obszaru przestrzeni publicznej należy rozumieć obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne określone w stadium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego gminy.*

Przestrzeń publiczną można zobrazować za pomocą schematu, który został opracowany na podstawie Poradnika Przestrzeni Publicznej:<sup>14</sup>

**Schemat 1.**  
**Przestrzeń publiczna.**  
Autor:  
Dominika Zawojska.



14 [www.brg.gda.pl](http://www.brg.gda.pl)

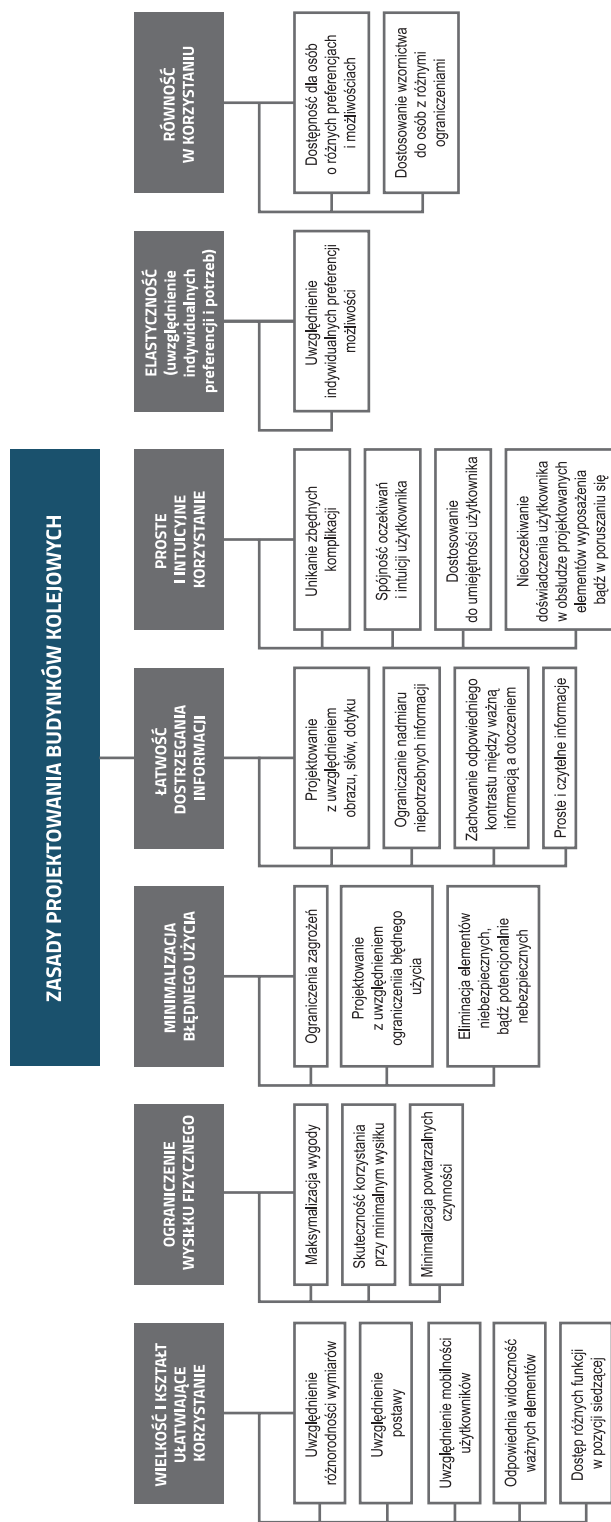
A. Pięta w swoim artykule dla „Architektury” mówi, że przestrzenie publiczne muszą być kształtowane potrzebami osób, które będą z nich korzystać. Stwierdzenia zawarte w przytoczonym artykule można z powodzeniem przedstawić z przełożeniem na temat dworców za pomocą prostego schematu:



Również we fragmencie opracowania „Rzeczy są dla ludzi. Projektowanie uniwersalne” znaczące są stwierdzenia, którymi kierowałam się, projektując budynek dworca oraz opracowując funkcje we wnętrzu:

*[...] Możliwość użytkowania przez wszystkich ludzi powinna być traktowana jako punkt wyjścia przy projektowaniu. Produkty i otoczenie powinny być zaprojektowane w taki sposób, aby mogły być one użytkowane przez osoby w każdym wieku, z różnymi możliwościami, umiejętnościami i stopniem sprawności przy uwzględnionych czynnikach ze zdolnością poruszania się, widzenia, słyszenia, pojmowania, a także wrażliwości na środowisko [...].*

Również na podstawie wyżej wymienionego opracowania stworzony został schemat zasad w projektowaniu budynków kolejowych:



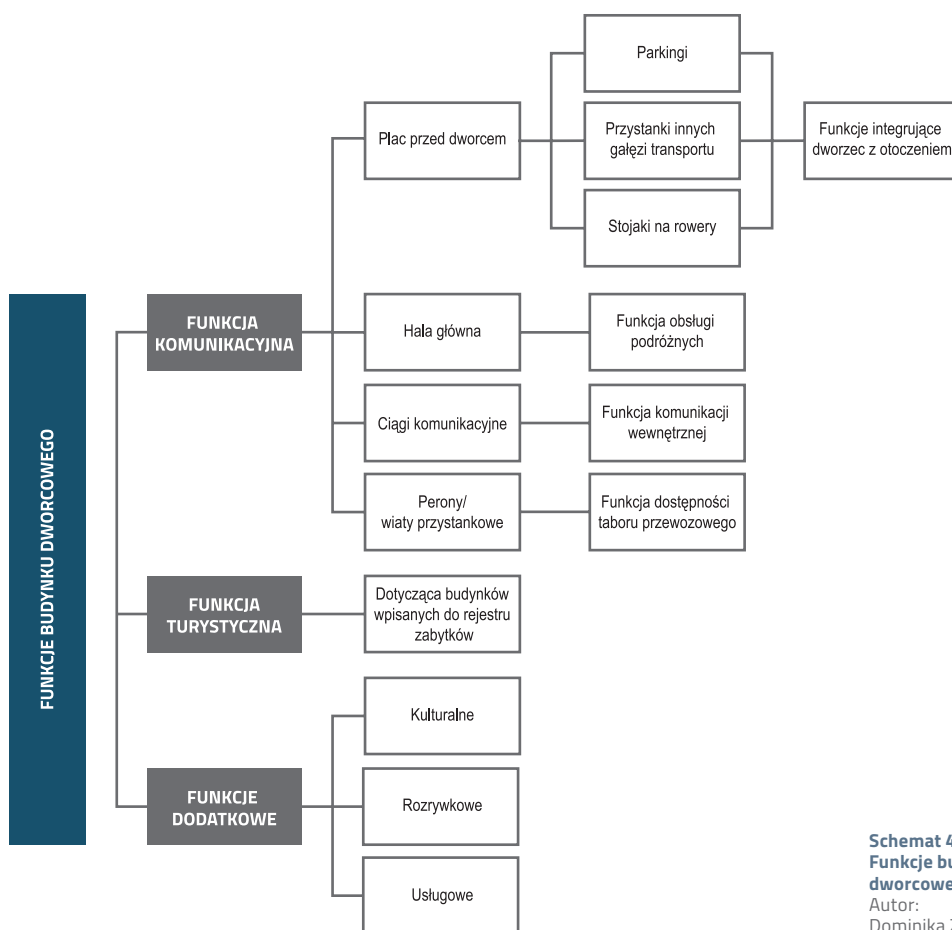
**Schemat 3.**  
Zasady projektowania budynków kolejowych.  
Autor:  
Dominika Zawajska.

Pozwolę sobie przytoczyć cytaty Daniela Załuskiego, który był dla mnie ważny przy projektowaniu dworca, jego otoczenia, jak i wnętrza:

*[...] Zindywidualizowana przestrzeń architektoniczna winna pojawić się w miejscach, w których ludzie mają przebywać dla przyjemności, relaksu lub czekając na następną podróż, tj. w części komercyjnej i strefach uspokojonego ruchu, m.in. w poczekalniach. Indywidualizacji powinna również podlegać bryła dworca i plac przed nim [...].*

Dworce kolejowe mogą pełnić różne funkcje w zależności od tego, gdzie się znajdują. W projekcie starałam się te funkcje zaplanować właśnie w taki sposób, pamiętając, że z zasady budynek kolejowy powinien zaspokajać główne potrzeby osób z zamiarem przemieszczania się oraz osób znajdujących się w najbliższym otoczeniu, z naciskiem na najważniejsze, czyli funkcję komunikacyjną. Poprzez dodanie funkcji rozrywkowych lub kulturalnych, a także usługowych i handlowych będą stanowić część komercyjną obiektu, dzięki której dworzec może stać się celem ruchu samym w sobie. Dzięki przeprowadzonym badaniom obiekt może stać się miejscem zaspokajania potrzeb osób zamieszkujących dzielnicę, w których mieszczą się obiekty kolejowe.

Modelowe funkcje, jakie powinien spełniać budynek dworca, przedstawione zostały za pomocą schematu:



Schemat 4.  
Funkcje budynku dworcowego.  
Autor:  
Dominika Zawojka.



Architektura od zawsze uważana była za obszar zajmujący się pięknem. Miała działać, wpływać na ludzi. W praktyce większość osób ocenia projekt tylko na podstawie tego, co widzi.<sup>15</sup> Architekturę traktuje inaczej sam twórca, ponieważ studiuje sytuacje, plany, elewacje, przekroje, kłady ścian i w konsekwencji stara się, aby wszystko ze sobą zaistniało w niezachwianej harmonii, aby użytkownik w danej przestrzeni czuł się dobrze, bezpiecznie i mógł zrealizować w danym obiekcie swoje potrzeby. Architekt czy architekt wnętrz, uprawiając swoją sztukę, oprócz tego, że ma wzgląd na wygląd obiektu, sprawia, że jest on użyteczny.

*Architekt jest jakby producentem teatralnym, człowiekiem aranżującym scenę, na której toczy się nasze życie. Jeśli jego zamiary się powiodą, odegra rolę doskonałego gospodarza, który stara się zapewnić gościom wszelkie wygody, aby życie z nim było miłym doświadczeniem [...].<sup>16</sup>*

Ciekawym aspektem, na który warto zwrócić uwagę, jest również sama osoba twórcy -architekta, który przedstawia na koniec swojej pracy szereg rysunków, nienacechowanych żadnymi emocjami, a w konsekwencji powstaje budynek czy projekt wnętrza, które ma cechować się całym spektrum emocji i odczuć wywoływanych u użytkownika. Pozostaje on w wielu przypadkach anonimową postacią.

*[...] najlepsze budowle powstają wtedy, gdy architekt zainspirował jakiś problem, coś, co może nadać budynkowi odmienny wyraz. Takie obiekty rodzą się w szczególnej atmosferze i przekazują tę atmosferę innym.<sup>17</sup>*

Powyższy cytat jest jednym z kilku, które chciałam przywołać w swojej pracy i jednocześnie zaznaczyć, że zgadzam się ze stwierdzeniem, że dobrze zaprojektowana architektura bardzo często wynika z potrzeb ludzi. Projektując modelowy budynek dworca Pomorzany, będący częścią większego założenia, jakim jest Szczecińska Kolej Metropolitalna, chciałam odpowiedzieć na różnego rodzaju potrzeby osób zamieszkujących okolice obiektu. Chciałam podjąć próbę koncepcyjnego projektu, który po przeprowadzeniu badań miał, oprócz głównych, dworcowych funkcji, spełniać oczekiwania osób, które chętnie odwiedzą sam obiekt, nie tylko w celu podróżowania. Projektując architekturę wnętrz, planując funkcje oraz przestrzeń, trzeba mieć na uwadze, że dobry projekt musi cechować się syntezą, która ma swoje korzenie w relacjach między ludźmi a architekturą. Należy też pamiętać, że owe relacje są często wielowymiarowe i dwukierunkowe. Kreując wnętrze, tworzymy przestrzeń, która w konsekwencji wywiera wpływ na podejmowane działania przez użytkownika, krótko mówiąc - wymusza na nim pewne działania. Przejawiają się one w zachowaniu, ale także w jego odczuwaniu i samopoczuciu. Tworząc wnętrze, kształtowana jest przestrzeń życiowa, która w pewien sposób kreuje tożsamość osób, które w niej przebywają. Planując przestrzeń, trzeba mieć także na uwadze to, że punktem wyjścia do każdej kreacji jest człowiek, to od niego wszystko się zaczyna. Człowiek jest też zwieńczeniem procesu projektowego, w trakcie użytkowania obiektu czy danej przestrzeni - ożywia ją, staje się jej użytkownikiem i nadaje jej znaczenie.

15 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.

16 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.

17 Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.

Różne typy architektury służą zaspokojeniu różnych potrzeb psychospołecznych korzystających z nich ludzi. Inne zaspokajają będzie architektura użyteczności publicznej, mieszkaniowa, a zupełnie odmienne sakralna.

*Miejsca, które określamy jako piękne, są dziełami architektów mających dość pokory, by postawić sobie właściwe pytania o własne pragnienia i dość uporów, by przełożyć chwilowe choćby zrozumienie szczęścia na logiczne plany. Połączenie tych przedmiotów umożliwi stworzenie otoczenia zaspokajającego potrzeby, których nawet sobie nie uświadamiamy [...]*<sup>18</sup>

Architektura, w zależności od przeznaczenia, pełni również określone funkcje społeczne, wśród których można wyróżnić między innymi funkcję ochronną, która ma chronić użytkownika przed warunkami atmosferycznymi, ale także wpływem osób niepożądanych. Funkcja światopoglądowa dzieli się na identyfikacyjną, prestiżową, polityczną, ideologiczną, filozoficzną czy kumulatywno-strukturalizującą, kanalityczną, artystyczną i ekonomiczną. Aspekt identyfikacyjny przejawia się w utożsamianiu się osób przebywających w danym obiekcie z tym miejscem lub ze znaczeniem, jakie ze sobą niesie. Funkcja prestiżowa wiąże się ze statusem społecznym osób, które korzystają z danego obiektu. Polityczna świadczy o pełnieniu przez budowlę na przykład funkcji ośrodka władzy. Filozoficzna jest kojarzona z formami symbolicznymi zawartymi w budynku. Funkcja kumulatywno-strukturalizująca przejawia się w budynkach będących świadectwem historii i sztuki. Funkcja kanalityczna sprzyja interakcjom międzyludzkim lub je utrudnia. Architektura będąca dziełem sztuki może przejawiać się funkcją artystyczną. Funkcja ekonomiczna występuje w obiektach, które są jednocześnie źródłem zysku ekonomicznego. Ostatnia z funkcji to dystrybucyjno-organizacyjna, która odpowiedzialna jest za organizację różnych dziedzin życia człowieka oraz przewidywanie ludzkich zachowań i działań.<sup>19</sup>

Zależnościami między architekturą a człowiekiem zajmuje się psychologia architektury, bada relacje łączące formę architektoniczną z człowiekiem. Obejmuje także analizę związków pomiędzy architekturą a człowiekiem w kategoriach socjologicznych, psychologicznych i antropologicznych. Na temat tych zależności można by napisać osobną rozprawę, ja natomiast odniosę się do aspektu relacji przestrzeni architektonicznej dworca Pomorzany i użytkownika, jakimi są pasażer oraz osoba korzystająca z obiektu, będąca użytkownikiem bez zamiaru podróżowania.

Analiza przeprowadzonych badań w formie ankiet oraz wywiadów utwierdziła mnie w przekonaniu, że przy projektowaniu obiektu dworca Pomorzany należy uwzględnić potrzeby osób przede wszystkim tych chcących podróżować, ale także tych, które będą traktowały obiekt jako cel korzystania sam w sobie. Z przeprowadzonych ankiet nasunęły się wnioski, że w najbliższym otoczeniu obiektu brakuje funkcji związanych z kulturą i sztuką, a także miejsc spotkań młodych osób. Projektowane przestrzenie galerii sztuki, pomieszczeń coworkingowych oraz klubu muzycznego i kawiarni, miały zaspokoić te potrzeby, a także sprawić, że do obiektu będą przychodzić osoby zamieszkujące dzielnicę. Podróźni również znajdują w przestrzeni dworca Pomorzany wszelkie funkcje związane z potrzebą przemieszczania się. Zaprojektowana została bowiem przestrzeń, która zawiera w sobie kasy biletowe, informację, poczekalnię, funkcje związane z handlem, tj. sklep z prasą, kawiarnię.

<sup>18</sup> de Botton Alain, *Architektura szczęścia*, Wyd. Czuły Barbarzyńca, Warszawa 2010.

<sup>19</sup> [www.soc.uwb.edu.pl](http://www.soc.uwb.edu.pl)

Galeria sztuki została zaplanowana z uwzględnieniem mobilnych w całej przestrzeni ścianek, które w zależności od potrzeb danej wystawy, można układać, a co za tym idzie – kształtować przestrzeń w dowolny sposób. Wchodząc na pierwszą kondygnację schodami lub wjeżdżając windą, w pewien sposób znajdujemy się już w przestrzeni wypełnionej sztuką, ponieważ dzielą nas od niej tylko szklane przegrody.

Z wydzielonego ciągu komunikacyjnego użytkownik ma możliwość wejścia bezpośrednio w przestrzeń galerii lub na antresolę, która została wydzielona poprzez zaprojektowaną na środku obiektu, mocno zaznaczoną, formę, która stanowi element głównego holu wejściowego. Przestrzeń wewnętrzna zaprojektowanej bryły została zaplanowana w bieli i jasnych odcieniach szarości. Z antresoli można obserwować główną część budynku na kondygnacji parteru z kasami biletowymi, gdzie zostały zaprojektowane siedziska z zielenią i wodą, ale również na kondygnacji I wejść do strefy, gdzie znajdują się przestrzenie coworkingowe, biuro dworca oraz toalety i magazyn na środki czystości. Na przestrzeń do wspólnej pracy składa się pomieszczenie ogólnodostępne, gdzie można pracować w luźnej atmosferze, w zaprojektowanych siedziskach przy oknach lub przy stołach z wydzielonymi miejscami do pracy, wyposażonych w stanowiska komputerowe z dostępem do Internetu. Pomieszczenia coworkingowe to także dwa mniejsze, które przeznaczone są dla osób chcących popracować w samotności bądź niewielkiej grupie. Wnętrza tych przestrzeni zostały zaprojektowane w taki sposób, aby każda z korzystających osób znalazła dogodny dla siebie warunki pracy bądź po prostu miała możliwość swobodnego skorzystania z komputera.

Wnioski płynące z badań zostały wykorzystane również poprzez zaprojektowanie przestrzeni, która miała łączyć w sobie funkcje kulturalne, sztukę i miejsce spotkań jednocześnie, a mianowicie klub muzyczny. Ze względu na to, że obiekt dworca Pomorzany posiada dobrze zachowane i piękne wnętrza piwnic, zdecydowałam się na zaprojektowanie klubu właśnie w tym miejscu. W tej przestrzeni znalazły się również pomieszczenia socjalne dla pracowników obiektu, magazyn baru, magazyn galerii, przestrzenie z miejscami siedzącymi, bar, scena z małym zapleczem oraz toalety.

Przeprowadzając badania w formie ankiet oraz analizując wyniki, starałam się mieć zawsze na uwadze to, że za każdą odpowiedzią stoi człowiek, który jest najważniejszym użytkownikiem i odbiorcą przestrzeni zewnętrznej i wewnętrznej obiektu. Jest nie tylko odbiorcą, ale i obserwatorem przestrzeni, która go otacza. Przyjmuje rzeczywistość, w której żyje wraz z jej wartościami, zarówno funkcjonalno-przestrzennymi, jak i negatywnymi i pozytywnymi cechami, a co za tym idzie - buduje związek emocjonalny z przestrzenią, z którą obcuje. Związek człowieka i przestrzeni wydaje się być oczywisty i może prowadzić do emocjonalnej więzi oraz między innymi poczucia bezpieczeństwa.

Planując przestrzeń w oparciu o badania i własne doświadczenia, miałam na uwadze to, w jaki sposób mogą zachowywać się jej przyszli użytkownicy.

### 6.3.

#### *Dostosowanie funkcjonalno-przestrzenne do potrzeb współczesnego użytkownika w projekcie dworca.*

Wraz z rozwojem nowych technologii na dworcach pojawiają się dla pasażerów udogodnienia, które wykorzystane zostały również w projekcie. Są to automaty, dzięki którym można kupić bilet bez oczekiwania w kolejce do kasy. Tradycyjne kasy biletowe oraz informacja nie zniknęły jednak z przestrzeni dworca Pomorzany, z uwagi na wzgląd na osoby starsze czy niepełnosprawne, które z nich korzystają. Nowym rozwiązaniem technologicznym jest także zastosowanie samoobsługowych, automatycznych szafek na bagaże i podręczne rzeczy, zlokalizowanych w okolicy toalet na parterze obiektu.

Rozwiązania takie jak możliwość kupienia jednego biletu na wszystkie środki transportu, czyli zintegrowanie różnych węzłów przesiadkowych, na przykład transportu autobusowego w okolicach obiektu, są warte rozważenia w ewentualnym projekcie wykonawczym. Sytuacja jest podobna ze zintegrowanymi rozkładami jazdy, które również powinny zostać przemyślane na etapie projektowania jednego obiektu czy kompleksowego założenia.

W projekcie zawarta została także czytelna identyfikacja wizualna. Wykorzystany został projekt identyfikacji wizualnej SKM za zgodą autora - Tomka Sadowskiego. Identyfikacja została stworzona na potrzeby pracy magisterskiej, zrealizowanej w Akademii Sztuki w Szczecinie na Wydziale Sztuk Wizualnych w Katedrze Grafiki Projektowej, pod opieką promotorską dra hab. Ireneusza Kuriaty, prof. AS Wykorzystanie profesjonalnie opracowanej identyfikacji wynikało ze świadomości, jak ważne jest bezbłędne poruszanie się w obiektach dworcowych.

Rozprawiając o dostosowaniu funkcjonalno-przestrzennym do potrzeb współczesnego użytkownika przy projektowaniu budynku dworcowego, należy uwzględnić aspekty dobrze i źle oddziałujące na człowieka, który w nim przebywa. Percepcja danej przestrzeni jest niezwykle istotna. Na pozytywny charakter wpływa przede wszystkim zachowanie w projekcie odpowiednich proporcji, może nim być na przykład wzgląd na dostosowanie odpowiednich wymiarów poszczególnych elementów wnętrza do potrzeb ich użytkowników.

Przestrzeń architektoniczna staje się często także negatywnym bodźcem, który oddziałuje na odbiorcę. Może wywoływać poczucie ograniczenia, poprzez zminimalizowaną przestrzeń i poczucie stłoczenia. Również niewłaściwe proporcje między parametrami przestrzeni a ludzkim ciałem powodują poczucie tak zwanej opresyjności wnętrza.<sup>20</sup> Duże przestrzenie pomiędzy przegrodami zwiększają poczucie „ucieczkowości przestrzeni”. Podobnie jest, gdy pomieszczenia obniżone są poniżej górnego zasięgu ręki. Przestrzenie tego typu mają także niewłaściwe proporcje wnętrza. Ważnym aspektem w budowaniu przestrzeni jest czytelność. Jej brak powoduje poczucie zagubienia w danym miejscu. Charakter projektowanych wnętrz wpływa na samopoczucie i zachowania ludzi, którzy w nim przebywają. Zamknięte przestrzenie sprzyjają atmosferze wyciszenia, otwarte natomiast są bardziej stymulujące. Rozwiązania architektoniczne powinny być dostosowane do przeznaczenia danego obiektu, zamierzeń projektowych w później-

20 Czyński Marek, *Architektura, stres i potrzeba bezpieczeństwa*, Artykuł w półroczniku "Przestrzeń i Forma", nr 10, 2008.

szym jego funkcjonowaniu. Wszelkie aspekty wyszczególnione powyżej starałam się odnieść do projektowanej przestrzeni dworca, aby unikać niepożądanych odczuć przyszłych użytkowników przestrzeni. Przykładem dostosowania przestrzeni do przeznaczenia obiektu może być zaprojektowanie wspomnianej wcześniej projektowanej bryły, na środku obiektu, która prowadzi odwiedzającego obiekt od placu przed dworcem, poprzez przestrzeń głównego holu, do zadaszonej wiaty peronowej. Wyniesiona poza obrys właściwego budynku przestrzeń miała stanowić mocny akcent wejścia i holu, czyli głównej przestrzeni obiektu. W tej strefie można kupić bilet kolejowy, uzyskać informację lub udać się do innych przestrzeni, korzystając ze zlokalizowanej w pobliżu windy lub schodów. Zastosowanie tego typu rozwiązania projektowego pozwoliło na uzyskanie reprezentacyjnej przestrzeni z zastosowaniem antresoli i doświetleniem jej po obydwu stronach, ponieważ bryła została wyniesiona ponad dach istniejącego budynku. W założeniu projektowana przestrzeń miała być współczesnym akcentem, zarówno z zewnątrz, jak i wewnątrz bryła miała być zupełnie inna niż zabytkowa projektowana tkanka dworca. Odpowiednio przy wprowadzeniu współczesnych materiałów w nowo projektowanej przestrzeni, w obydwu częściach projektowanego dworca starałam się stosować zastane materiały i pokazać zderzenie dwóch zupełnie różnych przestrzeni obiektu, czyli tej współczesnej, zaprojektowanej na nowo, przy jednoczesnym utrzymaniu ducha dawnego obiektu w przestrzeniach do niej przylegających.

Przy dostosowaniu funkcjonalno-przestrzennym do potrzeb współczesnego użytkownika należy mieć na uwadze potrzeby osób niepełnosprawnych oraz starszych. W projekcie obiektu dworca Pomorzany zaprojektowane zostały węzły sanitarne z uwzględnieniem toalet dla osób niepełnosprawnych na każdej kondygnacji obiektu, gdzie znajdują się również rozkładane stanowiska do przewijania dzieci. Obiekt zaprojektowano z uwzględnieniem windy. Elementem projektu ułatwiającym poruszanie się osób niepełnosprawnych jest także pochylnia, zaprojektowana przed głównym wejściem do obiektu. Jednym z najważniejszych czynników warunkujących korzystanie z obiektu kolejowego przez osoby niepełnosprawne jest dostępność, która powinna zaczynać się już na placu przed dworcem. Dlatego też w projekcie uwzględnione zostały miejsca parkingowe przeznaczone dla osób niepełnosprawnych, zlokalizowane najbliżej ciągów komunikacyjnych oraz wejścia na pochylnię i głównego holu. Najistotniejszy wpływ na aktywność niepełnosprawnych ma dostępność miejsc związanych z transportem i sposobami poruszania się. Projekt zakłada jak największe zminimalizowanie barier architektonicznych i jak największą dostępność dla osób niepełnosprawnych elementów infrastruktury, co warunkuje ich pełny udział w życiu i funkcjonowaniu społeczeństwa. W projekcie założenia kompleksowego Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej powinny również znaleźć się rozwiązania związane z dostępnością i czytelnością informacji, to jest oprócz zastosowanej czytelnej identyfikacji wizualnej, także sygnalizacja dźwiękowa. Również zastosowanie ścieżek dotykowych<sup>21</sup> oraz pasów ostrzegawczych powinno zostać zaplanowane w projekcie wykonawczym, zarówno jeśli chodzi o zewnętrzną część, jak i wewnątrz obiektu dworca.

---

21 [https://www.pfon.org/images/dodatki/201505\\_koleje.pdf](https://www.pfon.org/images/dodatki/201505_koleje.pdf)

## 6.4.

### *Zastosowanie materiałów i rozwiązań w odniesieniu do relacji historia - współczesność.*

Przestrzeń architektoniczna oddziałuje na użytkownika nie tylko poprzez samą formę czy zastosowane w niej funkcje. Na samopoczucie, zachowanie czy odczuwanie osoby korzystającej z danego obiektu ma także wpływ materiał użyty do wykończenia wnętrza, kolorystyka, światło naturalne, oświetlenie sztuczne, które w nieoceniony sposób mogą budować klimat wnętrza.

Mimo, iż obiekt nie jest objęty ochroną konserwatorską, projektując, chciałam w dużym stopniu utrzymać charakter materiałowy budynku w przeszłości. Elewacja została zachowana w cegle. Nowo zaprojektowanym elementem obiektu jest hol wejściowy, zaplanowany jako mocno zaakcentowana bryła z detalem w elewacji w formie pionowych, zagłębionych i rytmicznie rozstawionych płaszczyzn w elewacji. Bryła pokryta została nowoczesnym tynkiem elewacyjnym w kolorze grafitowym, dach jest pokryty blachą. Całość miała tworzyć wrażenie jednolitej formy. Punktem wyjścia do idei projektowej dworca Pomorzany było stworzenie bryły w centralnej części obiektu jako formy współczesnej kontrastującej i dzielącej dwa zachowane skrzydła. Ze względu na duże zmiany poczynione przez kolejnych, powojennych użytkowników, a co za tym idzie utratę charakteru obiektu, została podjęta decyzja o zastosowaniu zmian zarówno w elewacji zachodniej, jak i wschodniej. Elewacje północna oraz południowa zostały zachowane pod względem historycznym w największym stopniu, z niewielkimi zmianami na parterze obiektu w otworach okiennych. Szerokość otworów na poziomie parteru oraz wielkość otworów znajdujących się na kondygnacji 1 zostały dostosowane do oryginalnych, rozrysowanych na elewacjach, uzyskanych z Archiwum Państwowego w Szczecinie. Jedyną zmianą na poziomie parteru było zaprojektowanie okien do posadzki w celu doświetlenia głównej części budynku czyli holu wejściowego. Stolarka okienna i drzwiowa została zmieniona na kolor antracyt. Elewacja zachodnia przybrała kształt dużego, przyciemnionego przeszklenia. Część elewacji po przeciwnej stronie stanowi układ kwadratowych przeszkleń. W zaprojektowanej przestrzeni w tej części obiektu znajdują się strefy z toaletami na poziomie każdej kondygnacji, dlatego też była możliwość zastosowania tego typu kompozycji. Wnętrze dworca zostało zaprojektowane w taki sposób, aby nowa forma głównego wejścia miała charakter współczesny, natomiast zachodnia i wschodnia część obiektu utrzymały charakter historyczny, przejawiający się w doborze materiałów wykończeniowych.

Jeśli chodzi o zastosowanie materiałów i rozwiązań projektowych mogłabym z powodzeniem zgodzić się z radą, którą dawał swoim studentom duński architekt P.V. Jensen-Klint w 1919 roku, a konkluzję z niej płynącą wykorzystać w projektowaniu detali i używaniu materiałów również dzisiaj. Przecież nie od dziś wiadomo, że styl tworzą materiały, przedmiot, czas i człowiek.

*Stosując cegły czerwoną lub żółtobiałą, wykorzystujcie jej liczne możliwości. Nie korzystajcie z formowanych cegieł albo przynajmniej czyńcie to rzadko. Nie naśladowajcie detali, czy to klasycznych, czy gotyckich. Twórzcie je sami ze swojego materiału. Nie wierzcie, że tynk to materiał budowlany i uśmiechajcie się, gdy profesor wam mówi, że farba to także materiał. Jeśli kiedykolwiek przyjdzie wam zbudować dom z granitu, pamiętajcie, że to cenny kamień, a jeśli żelazobeton stanie się materiałem budowlanym, spocznicie, póki nie znajdziecie dla niego nowego stylu.<sup>22</sup>*

Według Steen Eiler Rasmussen można przyjąć zasadę, że materiałom, które cechują się słabymi efektami fakturowymi, pomaga rzeźbienie powierzchni, podczas gdy materiały wysoko jakościowe zniosą gładkie powierzchnie, a nawet będą wyglądać najkorzystniej bez dodatkowych reliefów. Mogłabym te stwierdzenia odnieść do zastosowanych przeze mnie materiałów w elewacji projektowanego obiektu. Pozostawiony został materiał, jakim jest cegła, bez ozdobników, natomiast „rozrzeźbioną” powierzchnię ceglanej elewacji przerywa w środku grafitowa, monumentalna forma, która na swojej powierzchni posiada pionowe zagłębienia, zaprojektowane do określonej wysokości, tak, aby umieścić informację na temat nazwy dworca oraz logotyp Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej. Materiały stosowane w architekturze obiektów użyteczności publicznej są nacechowane nie tylko wartościami estetycznymi czy wizualnymi, ale przede wszystkim powinny być projektowane według ich przewodności cieplnej i trwałości. Dlatego też w projekcie obiektu dworcowego w dwóch częściach budynku zastosowana została przeze mnie posadzka drewniana, która była niegdyś oryginalnie zaprojektowana. Posadzka drewniana, jako materiał występujący w budynku od zawsze, ma sprawiać wrażenie ciepła i pewnego zaproszenia do przestrzeni, która pełni w tych miejscach funkcje mniej związane z podróżą, a bardziej z rekreacją. Cegła od bardzo dawna była szeroko stosowana w projektach architektury. Ponieważ istnieje wiele jej rodzajów oraz używanych do nich spoin, istnieje też wiele rezultatów ich zastosowania i nieskończona ilość możliwości ich łączenia. Materiałem tym można również osiągnąć efekt nieregularności i zmienności, jak pisze w swojej książce Alain de Botton pt. „Architektura szczęścia”:

*[...] przyjemnie skomplikowany efekt można również osiągnąć, posługując się cegłą, wapieniem, marmurem, spatynowaną miedzią, drewnem i betonem - materiałami z pozoru nieco surowymi, prymitywnymi, ponieważ w każdym z nich wciąż działa ograniczony i nieokielznany żywioł. Kiedy jednak porządek zostaje nałożony na tak witalne materiały, kiedy duch staje w szeregu z logiką, można oczekiwać, że z tego mariażu zrodzi się piękno [...].*

Posadzki drewniane, deski, z których są złożone i emanująca z nich bardzo często niedoskonałość, potęgują uczucie przyjemności i ciepła. Złożoność przejawiająca się w formie tych wypaczeń i wklęsłości mimo wszystko dodaje im wdzięku, ponieważ przy ułożeniu ich i wpisaniu w szereg równoległych linii, tworzą spójną całość. Zastosowanie naturalnego drewna we wnętrzu może powodować również wrażenie ożywiającego napięcia między porządkiem i chaosem, które przejawiają się przede wszystkim w doborze materiałów przez architekta.

---

<sup>22</sup> Rasmussen Steen Eiler, *Odczuwanie architektury*, Wyd. Karakter, Kraków 2017.





# 7.

---

## Zakończenie.

Ukazane możliwości adaptacji wewnątrz obiektów kolejowych na przykładzie Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej w mojej pracy okazało się wyzwaniem, które wymagało zbadania wielu aspektów oraz odniesienia się do płaszczyzn architektonicznych, wnętrzarskich, społecznych, światopoglądowych i wielu innych. Pomysł na podjęcie tematu Szybkiej Kolei w moim rodzinnym mieście zrodził się z wieloletnich obserwacji potrzeb. Konsekwencją stworzenia SKM mógłby być rozwój poszczególnych dzielnic, które są bardzo często zdegradowane, natomiast posiadają niezwykle potężny potencjał historyczny i architektoniczny. Każda z dzielnic Szczecina posiada przepiękny, zabytkowy budynek kolejowy.

Moim zamierzeniem było zbadanie i pokazanie, że aktywowanie tych obiektów pozwoliłoby na rozwój danych regionów, usprawniając komunikację, ale także pozwoliłoby na sprowadzenie do danego obiektu osób, dla których celem ruchu byłby sam obiekt i pełnione przez niego funkcje.

Badanie, które rozpoczęłam od stworzenia ankiet dla mieszkańców trzech, przykładowych szczecińskich dzielnic, przyniosło zaskakujące dla mnie efekty. W zdegradowanych obszarach miasta, oprócz miejsc stwarzających możliwości zatrudnienia, bardzo często najważniejszą potrzebą dla osób zamieszkujących najbliższą okolicę dworca jest stworzenie miejsca pełniącego funkcje związane z kulturą i sztuką oraz życiem towarzyskim.

Kolejnym efektem badań, równie ciekawym i zaskakującym, były odpowiedzi na przeprowadzone przeze mnie wywiady z wybranymi osobami związanymi z architekturą, sztuką i kulturą. Odzew i wyczerpujące odpowiedzi dały mi bardzo wiele w podejściu

do projektowanego obiektu, określeniu priorytetów, niezbędnych funkcji głównych i dodatkowych. Mogłam czerpać z nieocenionego doświadczenia między innymi projektantów, którzy planowaniem budynków dworcowych zajmują się na co dzień. W swojej pracy chciałam także skierować uwagę na spostrzeżenia osób, które nie są architektami, lecz związani są z kulturą i sztuką, bardzo często szczecińską. Ciekawym było również zasięgnięcie informacji od osób, które zamieszkują i związani są z innymi miastami, które taką rolę już posiadają.

Elementem uzupełniającym mojej analizy było poznanie tego, co aktualnie dzieje się na arenie projektowej, związanej z projektowaniem obiektów kolejowych oraz sprzężonej z nimi infrastruktury. Tendencje te wyłoniłam z projektów, które powstały pod okiem osób odpowiadających na mój wywiad. Poznanie i zbadanie większej ilości informacji na temat dzielnic, które stanowiły centrum mojego zainteresowania, oraz odszukanie oryginalnych planów obiektów, pozwoliło na poznanie kontekstu, odkrycia sieci powiązań pomiędzy obiektem, a otoczeniem, doprowadziło do szerszego spojrzenia na zmiany, które dokonały się na przestrzeni lat.

Nadrzędnym celem mojej pracy projektowej, która powstała w konsekwencji badań i analiz, jest znalezienie modelowego rozwiązania projektowego dążącego do przywrócenia funkcji dworcowych, ale też znalezienie tych, które będą realną potrzebą w danej dzielnicy Szczecina. W czasach, kiedy szybkie tempo życia oraz potrzeba ciągłych zmian stają się nadrzędne w stosunku do odczuwania przez nas realnych potrzeb, musimy dostrzec rolę wnętrza i ich wpływ na użytkownika, starać się odpowiadać na potrzeby, poprawiać możliwości rozmieszczenia stref, funkcji, starać się przewidywać zachowania i odczucia przyszłych użytkowników.

Przeprowadzone badania, analizy, obserwacje i płynące z nich wnioski, są jedynie próbą usystematyzowania aspektów związanych z projektowaniem i przywracaniem do życia małych obiektów kolejowych, a co za tym idzie próbą przedstawienia modelowego obiektu, który mógłby się stać wyznacznikiem kierunku działań projektowych związanych z szerszym założeniem Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz aktywowania i ochrony nie tylko samych obiektów, ale także stref je otaczających. Problemy poruszone w opracowaniu mają na celu ukazanie związku pomiędzy tym, co było a tym, co istnieje aktualnie.





# 8.

## Bibliografia

### 8.1.

*Publikacje książkowe.*

1. Baliński J.A., „Problemy rewitalizacji dziedzictwa przemysłowego”, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania w Białymstoku, 2006.
2. Błaszczak M., Przybylski T., „Rzeczy są dla ludzi. Projektowanie uniwersalne”, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa, 2010.
3. De Botton A., „Architektura szczęścia”, Wyd. Czuły Barbarzyńca Press, Warszawa, 2010.
4. Giedion S., „Przestrzeń, czas i architektura”, Wyd. PWN, Warszawa, 1968.
5. Górniak J., Hausner J., Kołdras S., Mazur S., Paszkarska R., „Komunikacja i partycypacja społeczna”, Wyd. Małopolskiej Szkoły Administracji Publicznej, Kraków, 1999.
6. Wade G., „Miasta wyśnione, siedem wizji urbanistycznych, które kształtują nasz świat”, Wyd. Karakter, Kraków, 2016.
7. Gropius W., „Pełnia architektury”, Wyd. Karakter, Kraków, 2014.
8. Hall E.T., „Ukryty wymiar”, Wyd. Warszawskie Towarzystwo Literackie MUZA SA, Warszawa, 2009.
9. Jałowicki B., Szczepański M., „Miasto i przestrzeń w perspektywie socjologicznej”, Wyd. Naukowe Scholar, Warszawa, 2006.
10. Jenkins S., „Britain's 100 Best Railway Stations”, Wyd. Viking, Londyn, 2017.
11. Jodidio P., „Architecture NOW!”, Wyd. Taschen Verlag, Kolonia, Niemcy, 2006.
12. Kokozow K., „Projektowanie architektoniczne”, Wyd. WSiP, Łódź, 1976.
13. Ledwoń S., „Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi”, Dworzec kolejowy w strukturze miasta (red.): Załuski D., Wyd. Urbanista, Warszawa, 2006, s.110.

14. Małecka D., „Dworce kolejowe- teraźniejszość i przyszłość”, Wyd. Urbanista, Warszawa, s. 136.
15. „Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”, załącznik do Uchwały Rady Ministrów z 2008 roku.
16. Montgomery Ch., „Miasto szczęśliwe, jak zmieniać nasze życie zmieniając nasze miasta”, Wyd. Wysoki Zamek, Kraków, 2015.
17. Muddle D., „Rail Station Design”, Wyd. Dolans Publishing, Londyn, 2017.
18. Neufert E., „Podręcznik projektowania architektoniczno-budowlanego”, Wyd. Arkady, Warszawa, 1980.
19. Ostrowska M., „Człowiek a rzeczywistość przestrzenna”, AOW „Nauka i życie”, Szczecin, 1991.
20. Pile J. „Historia wnętrza”, Wyd. Arkady, Warszawa, 2004.
21. Praca zbiorowa, „Wrocławskie dworce kolejowe”, Fragmenty, Wyd. Muzeum Architektury we Wrocławiu, 2006.
22. Praca zbiorowa, „Miasto w sztuce-sztuka miasta”, Wyd. Towarzystwo autorów i wydawców prac naukowych UNIVERSITAS, Kraków, 2010.
23. Pryce W., „Big Shed”, Wyd. Thames & Hudson, Londyn, 2007.
24. Pyrgidis Ch.N., „Railway Transportation Systems- Design, Construction and Operation”, Wyd. CRC Press, Nowy Jork, 2016.
25. Rasmussen S.E., „Odczuwanie architektury”, Wyd. Karakter, Kraków, 2015.
26. Romanowicz A., „Dworce i przystanki kolejowe”, Wyd. Arkady, Warszawa, 1970.
27. Ross J., „Railway Stations-Planning, Design and Management”, Wyd. Architectural Press, Londyn, 2000.
28. Sławińska J., „Ekspresja sił w nowoczesnej architekturze”, Wyd. Arkady, Warszawa, 1997.
29. Solomon B., „Railway Depots, Stations, Terminals”, Wyd. Voyager Press, Minneapolis, 2015.
30. Springer F., „Źle urodzone, reportaże o architekturze PRL-u”, Wyd. Karakter, Poznań-Warszawa, 2011.
31. Syryjczyk T., „Biała Księga. Mapa problemów polskiego kolejnictwa”, Warszawa-Kraków, 2009.
32. Thorne M., „Modern Trains and Splendid Stations: Architecture, Design, and Rail Travel for the Twenty-First Century”, Marrell Publishers, Londyn, 2003.
33. Ustawa z dnia 27 marca 2003 roku o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym (Dz. U. 2015 nr 0 poz. 199 - obwieszczenie Marszałka Sejmu Rzeczypospolitej polskiej z dnia 5 lutego 2015 roku w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym).
34. Van U.Ch., „Stations”, Wyd. Braun, Londyn, 2010.
35. Wantuch-Matla D., „Przestrzeń publiczna 2.0, miasto u progu XXI wieku”, Wyd. Dom Wydawniczy Księży Młyn, Łódź, 2016.
36. Załuski D., „Przekształcenia dworców kolejowych i terenów kolejowych na nowe funkcje miejskie”, Politechnika Gdańska, Studio DZ, Gdańsk, 2010.
37. Zumthor P., „Myślenie architekturą”, Wyd. Karakter, Kraków, 2010.

## 8.2.

### *Czasopisma.*

1. Autoportret, pismo o dobrej przestrzeni „Przestrzeń jako taka”, 2[41] 2013, Kwartalnik Małopolskiego Instytutu Kultury, Kraków, 2013.
2. Autoportret, pismo o dobrej przestrzeni „Przestrzenie wirtualne”, 27[2] 2009, Kwartalnik Małopolskiego Instytutu Kultury, Kraków, 2009.
3. Autoportret, pismo o dobrej przestrzeni „Wokół funkcjonalizmu”, 2-2005[11], Kwartalnik Małopolskiego Instytutu Kultury, Kraków, 2005.
4. Bartosik B., „System zarządzania bezpieczeństwem jako forma zinstytucjonalizowanego bezpieczeństwa na dworcach kolejowych. Problemy Kolejnictwa”, Zeszyt 157, 2012.
5. Dworzec w strukturze miasta - nowe szanse, materiały konferencyjne - streszczenia referatów prezentowanych na Międzynarodowej Konferencji Wdrożeniowej, Tczew, 30-31 stycznia, 2006.
6. Kategoryzacja dworców w zarządzaniu PKP S.A. w strategii i kategoryzacji dworców kolejowych PKP S.A. 2014-2020, PKP S.A., Warszawa, 2015.
7. Kostrzewski Leszek, Męczyński Piotr, „Pieniądze rosną na drzewach”, Gazeta Wyborcza, 2013/10/18, 2013.
8. Jaszczak A., Witkowska M., „Problemy rewitalizacji dworców i obiektów komunikacji kolejowej”, Infrastruktura komunikacyjna w krajobrazie. Prace komisji Krajobrazu Kulturowego nr 18, PTG Sosnowiec, 2012, s. 70-81.
9. Ogrodnik D., „Modernizacja kolei a strategię rewitalizacji miejskiej, przykład Krakowskiego Zabłocia”, referat wygłoszony na międzynarodowej konferencji wdrożeniowej zorganizowanej przez Urząd Miejski w Tczewie, TUP Oddział Gdańsk, WA Politechniki Gdańskiej, KPZK PAN, pt.: Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Nowe szanse, Tczew, 30-31 stycznia 2006.
10. Ogrodnik D., „Przestrzenie publiczne w otoczeniu dworców kolejowych. Przykład Krakowskiego Centrum Komunikacyjnego”, Wyd. Urbanista, nr 12/04, 2004, s. 16-19.
11. Pięt A., „Przestrzeń publiczna wewnątrz dworców kolejowych i w ich otoczeniu”, Architektura 3/2014.
12. „Railway Terminal World, The international review of Rail Station and Terminal Technology and Design”, Magazyn, Wyd. Showcase, 2012.
13. „Railway Terminal World, The international review of Rail Station and Terminal Technology and Design”, Magazyn, Wyd. Showcase, 2015.
14. „Railway Terminal World, The international review of Rail Station and Terminal Technology and Design”, Magazyn, Wyd. Showcase, 2010.
15. „Railway Terminal World, The international review of Rail Station and Terminal Technology and Design”, Magazyn, Wyd. Showcase, 2011.
16. Smoliński T., „Mały dworzec kolejowy i jego otoczenie - rewitalizacja oparta na wzajemnych relacjach”, Czasopismo, Architektura, Wydawnictwo Politechniki Krakowskiej, Zeszyt 3, 1-A/2010.
17. Wujek J., „Karta Ateńska” - pięćdziesiąt lat później”, Czasopismo, Architektura, nr 3/03/1980/1980.

### 8.3.

#### *Źródła internetowe.*

1. [www.polityka.pl](http://www.polityka.pl)
2. [www.homesquare.pl](http://www.homesquare.pl)
3. [www.sztuka-architektury.pl](http://www.sztuka-architektury.pl)
4. [www.transport-publiczny.pl](http://www.transport-publiczny.pl)
5. [www.bryla.pl](http://www.bryla.pl)
6. [www.szczecin.naszemiasto.pl](http://www.szczecin.naszemiasto.pl)
7. [www.encyklopedia-szczecin.pl](http://www.encyklopedia-szczecin.pl)
8. <https://archpaper.com/2015/10/lunch-landmark-norman-foster-explains-creative-process-behind-iconic-structures/>
9. [www.dezeen.com](http://www.dezeen.com)
10. <http://www.raportkolejowy.pl/pl/polecamy/stacja-muzeum-wyjatkowe-miejsce-na-mapie-warszawy>
11. [http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/1,34939,17687067,\\_Pani\\_na\\_ratuszu\\_\\_przepracowala\\_w\\_muzeum\\_ponad\\_10.html](http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/1,34939,17687067,_Pani_na_ratuszu__przepracowala_w_muzeum_ponad_10.html)
12. [http://www.propertydesign.pl/wywiady/109/daniel\\_libeskind\\_miasto\\_jest\\_dla\\_wszystkich\\_nie\\_dla\\_wybrancow,19690.html](http://www.propertydesign.pl/wywiady/109/daniel_libeskind_miasto_jest_dla_wszystkich_nie_dla_wybrancow,19690.html)
13. [www.architecturaldigest.com](http://www.architecturaldigest.com)
14. <http://kamienskie.info/policjanci-wciaz-walcza-o-zaginione-zabytki/>
15. [www.archiconnect.pl](http://www.archiconnect.pl)
16. [www.sikorawnetrza.com](http://www.sikorawnetrza.com)
17. [www.scopeinterior.com](http://www.scopeinterior.com)
18. [www.pasproject.com](http://www.pasproject.com)
19. [https://www.pfon.org/images/dodatki/201505\\_koleje.pdf](https://www.pfon.org/images/dodatki/201505_koleje.pdf)
20. <https://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/pkp-sa-ids-to-alternatywa-dla-duzych-dworcow-50300.html>
21. <https://warszawa.onet.pl/pkp-ciechanow-otwarto-innowacyjny-dworzec-pkp-kolejne-w-planach/zetb6y>
22. <http://www.bahnbilder.de/bild/polen~bahnhoefe~szczecin-stettin/761972/1622014-stettin-zabelsdorf--szczecin-niebuszewo-empfangsgebaeude-strecke.html>
23. [http://encyklopedia.szczecin.pl/index.php?title=Plik:Stacja\\_Szczecin\\_Niebuszewo-peron\\_2.jpg&filetimestamp=20110321191657](http://encyklopedia.szczecin.pl/index.php?title=Plik:Stacja_Szczecin_Niebuszewo-peron_2.jpg&filetimestamp=20110321191657)
24. [www.pl.wikipedia.org](http://www.pl.wikipedia.org)
25. [www.wszczcinie.pl](http://www.wszczcinie.pl)
26. [https://www.stacjamuzeum.pl/pl.historia\\_dworca\\_warszawa\\_glowna.html](https://www.stacjamuzeum.pl/pl.historia_dworca_warszawa_glowna.html)
27. <https://www.werandaweekend.pl/sprawdzone-miejsca/sopoteka-biblioteka-xxi-wieku>
28. <http://www.mbp.sopot.pl/o-nas/historia-biblioteki>

[Wszystkie źródła internetowe zostały poddane ponownemu odczytowi dnia: 4.01.2019 roku].



# 9.

---

## Spis ilustracji, tabel, schematów, wykresów i wzorów ankiet.

### 9.1.

#### *Ilustracje.*

1. <https://wiadomosci.onet.pl/kraj/polska-biblioteka-uznana-za-najpiekniejsza-n-swiecie/hpkqzk>
2. <https://wiadomosci.onet.pl/kraj/polska-biblioteka-uznana-za-najpiekniejsza-na-swiecie/hpkqzk#slajd-1>
3. <https://wiadomosci.onet.pl/kraj/polska-biblioteka-uznana-za-najpiekniejsza-na-swiecie/hpkqzk#slajd-4>
4. <https://wiadomosci.onet.pl/kraj/polska-biblioteka-uznana-za-najpiekniejsza-na-swiecie/hpkqzk#slajd-6>
5. <https://fotopolska.eu/foto/619/619757.jpg>
6. [https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbs=isz%3Alt%2Cislt%3A4mp&tbm=isch&sa=1&ei=gZdeXOC2Ko\\_dwALy-jaHwDw&q=w%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+wroc%C5%82aw+stadion&oq=W%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+Wt&gs\\_l=img.1.1.0l2.6551.10858..12691...0.0..3.404.1810.8j6j4-1.....1....1..gws-wiz-img.....oi30.yD9ciI-K88M#imgrc=oy-eV\\_DB57N3rfM:](https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbs=isz%3Alt%2Cislt%3A4mp&tbm=isch&sa=1&ei=gZdeXOC2Ko_dwALy-jaHwDw&q=w%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+wroc%C5%82aw+stadion&oq=W%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+Wt&gs_l=img.1.1.0l2.6551.10858..12691...0.0..3.404.1810.8j6j4-1.....1....1..gws-wiz-img.....oi30.yD9ciI-K88M#imgrc=oy-eV_DB57N3rfM:)
7. [https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbs=isz%3Alt%2Cislt%3A4mp&tbm=isch&sa=1&ei=gZdeXOC2Ko\\_dwALy-jaHwDw&q=w%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+wroc%C5%82aw+stadion&oq=W%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+Wt&gs\\_l=img.1.1.0l2.6551.10858..12691...0.0..3.404.1810.8j6j4-1.....1....1..gws-wiz-img.....oi30.yD9ciI-K88M#imgrc=RAZzUczLlc2aM:](https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbs=isz%3Alt%2Cislt%3A4mp&tbm=isch&sa=1&ei=gZdeXOC2Ko_dwALy-jaHwDw&q=w%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+wroc%C5%82aw+stadion&oq=W%C4%99ze%C5%82+przesiadkowy+Wt&gs_l=img.1.1.0l2.6551.10858..12691...0.0..3.404.1810.8j6j4-1.....1....1..gws-wiz-img.....oi30.yD9ciI-K88M#imgrc=RAZzUczLlc2aM:)

8. <https://wroclaw.fotopolska.eu/276385,foto.html>
9. <https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-bialymstoku-bedzie-jak-nowy/>
10. <https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-bialymstoku-bedzie-jak-nowy/>
11. <https://www.whitemad.pl/dworzec-kolejowy-w-bialymstoku-bedzie-jak-nowy/>
12. <https://www.facebook.com/pasprojektsp/photos/pcb.839687266213071/839683526213445/?type=3&theater>
13. <http://www.pkp.pl/pl/dla-mediow/galerie-zdjec/innovacyjne-dworce-systemowe#gallerya981a03d40-1>
14. <http://www.pkp.pl/pl/dla-mediow/galerie-zdjec/innovacyjne-dworce-systemowe#gallerya981a03d40-2>
15. <http://www.pkp.pl/pl/dla-mediow/galerie-zdjec/innovacyjne-dworce-systemowe#gallerya981a03d40-4>
16. <http://www.pkp.pl/pl/dla-mediow/galerie-zdjec/innovacyjne-dworce-systemowe#gallerya981a03d40-11>
17. [https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbs=isz%3Alt%2Cisl-t%3A4mp&tbm=isch&sa=1&ei=IZ5eXKboNMfcwQKhv4egDQ&q=plan+szczecinskiej+kolei+metropolitalnej&oq=plan+szczecinskiej+kolei+metropolitalnej&gs\\_l=img3...308126.318686..319095...2.0..0.534.6383.16j18j3j1j1.....1....1..gws-wiz-img.....35i39joi10joi5i3ojoi8i30.MJLyPUoTM\\_U#imgsrc=--tGitITGPZ9xM:](https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbs=isz%3Alt%2Cisl-t%3A4mp&tbm=isch&sa=1&ei=IZ5eXKboNMfcwQKhv4egDQ&q=plan+szczecinskiej+kolei+metropolitalnej&oq=plan+szczecinskiej+kolei+metropolitalnej&gs_l=img3...308126.318686..319095...2.0..0.534.6383.16j18j3j1j1.....1....1..gws-wiz-img.....35i39joi10joi5i3ojoi8i30.MJLyPUoTM_U#imgsrc=--tGitITGPZ9xM:)
18. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczeci%C5%84ska\\_Kolej\\_Metropolitalna#/media/File:Szczecin1.png](https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczeci%C5%84ska_Kolej_Metropolitalna#/media/File:Szczecin1.png)
19. Źródło: Archiwum Państwowe w Szczecinie.
20. Źródło: Archiwum Państwowe w Szczecinie.
21. Źródło: Archiwum Państwowe w Szczecinie.
22. <https://szczecin.onet.pl/to-juz-pewne-szczecinska-kolej-metropolitalna-pojedzie-w-2022-roku/qv655vsuu>
23. <https://gs24.pl/szczecin-to-kolejny:-krok-zblizajacy-nas-do-budowy-kolei-metropolitalnej-wizualizacje/ga/12764632/zd/26674660#wiadomosci>
24. <http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/7,34939,22778381,szczecin-wyda-100-mln-zl-na-26-wezlow-przesiadkowych-przy-kolei.html>
25. <http://bi.gazeta.pl/im/c4/b8/15/z2277796Q,Wezel-Arkonska.jpg>
26. Autor Dominika Zawojska
27. Autor Dominika Zawojska
28. Autor Dominika Zawojska
29. Autor Dominika Zawojska
30. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczecin\\_Niebuszewo\\_\(stacja\\_kolejowa\)#/media/File:Niebuszewo\\_Train\\_Station\\_in\\_Szczecin,\\_2015.JPG](https://pl.wikipedia.org/wiki/Szczecin_Niebuszewo_(stacja_kolejowa)#/media/File:Niebuszewo_Train_Station_in_Szczecin,_2015.JPG)
31. <https://gs24.pl/dworzec-szczecin-niebuszewo-zobacz-jak-sie-zmienil-zdjecia/ga/10657770/zd/20222880#wiadomosci>
32. <https://mapio.net/pic/p-123042382/>
33. <https://www.google.com/search?q=dworzec+%C5%82%C4%99kno+szczecin&tbs=isz:lt,isl:2mp&tbm=isch&source=Int&sa=X&ved=oahUKEwiZp8zevK7gA-hXKxIsKHZjXCpEQpwUIHw&biw=1902&bih=870&dpr=1#imgsrc=1aPUzEkMhLfN1M:>
34. <http://bbmulierstudio.pl/dworzec-autobusowy-w-kielcach>
35. <http://bbmulierstudio.pl/dworzec-autobusowy-w-kielcach>
36. <https://trafficdesign.pl/projekty/festiwal-traffic-design-6-65>
37. <http://noweidzieodmorza.com/8661-monica-domanska-miasto-sklada-sie-z-detali/>

38. <https://pl.pinterest.com/pin/22025485649961978/?autologin=true>
39. <https://pl.pinterest.com/pin/48322235001470775/>
40. <http://www.comonext.it/en/the-park/>
41. <https://www.economymag.it/startup/2018/05/08/news/como-next-linnovazione-che-parte-dal-territorio-1293/>
42. <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/muzeum-kolejnictwa-stacja-muzeum-bedzie-miec-nowa-siedziba/300bps5>
43. <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/muzeum-kolejnictwa-stacja-muzeum-bedzie-miec-nowa-siedziba/300bps5>
44. <http://krzysztofgron.pl/>
45. <http://krzysztofgron.pl/>
46. <https://www.szczecin.ap.gov.pl/pl/kontakt>
47. <http://www.polskaniezwykla.pl/web/place/gallery,3,16934.html>
48. [http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/1,34939,17687067,\\_Pani\\_na\\_ratuszu\\_\\_pracowala\\_w\\_muzeum\\_ponad\\_10.html](http://szczecin.wyborcza.pl/szczecin/1,34939,17687067,_Pani_na_ratuszu__pracowala_w_muzeum_ponad_10.html)
49. <https://pl.pinterest.com/pin/545780048567200292/?lp=true>
50. <https://pol.thehomelifemag.com/museums-with-unique-archtitecture>
51. <http://lubimyczytac.pl/ksiazka/288739/szczecin-pomorzan-pommerensdorf>
52. <http://www.mackow.pl/projects/renoma/>
53. [http://www.ronet.pl/index.php?mod=inne&inne\\_id=568](http://www.ronet.pl/index.php?mod=inne&inne_id=568)
54. <https://sikorawnetrza.com/seafood-station-restauracja-w-sopocie>
55. <https://www.polityka.pl/galerie/1658932,1,stacja-kultura-w-rumi-najpiekniejsza-biblioteka-swiata.read>
56. <http://www.scopeinterior.pl/portfolio/229/>
57. <http://www.scopeinterior.pl/portfolio/dworzec-kolejowy-czestochowa-stradom-projekt-studyjny/>
58. <https://www.infoarchitekta.pl/artykuly:4-projekty:8445-nowy-biurowiec-msw-dzie-lo-pracowni-pas-projekt.html>
59. [http://www.propertydesign.pl/przestrzen\\_publiczna/108/koncepcja\\_gliwickiego\\_dworca\\_od\\_pas\\_projekt\\_archi\\_studio\\_z\\_wykonawca,2646-9378.html#img](http://www.propertydesign.pl/przestrzen_publiczna/108/koncepcja_gliwickiego_dworca_od_pas_projekt_archi_studio_z_wykonawca,2646-9378.html#img)
60. <https://inzynieria.com/wpis-branzy/wiadomosci/10/54835,pkp-wybuduja-20-innowacyjnych-dworcow>
61. [https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbm=isch&sa=1&ei=9g1gXK-fGBaOtrgT2\\_rHIBQ&q=Systemowy+obiekt+dworcowy&oq=Systemowy+obiekt+dworcowy&gs\\_l=img.3...15148.21499..22233...0.0..0.162.2539.16j9.....1....1..gws-wiz-img.....35i39joi67joioi5i3oioi8i3o.5By2mucLe1g#imgrc=Ept7066vs1h1vM:](https://www.google.com/search?biw=1920&bih=889&tbm=isch&sa=1&ei=9g1gXK-fGBaOtrgT2_rHIBQ&q=Systemowy+obiekt+dworcowy&oq=Systemowy+obiekt+dworcowy&gs_l=img.3...15148.21499..22233...0.0..0.162.2539.16j9.....1....1..gws-wiz-img.....35i39joi67joioi5i3oioi8i3o.5By2mucLe1g#imgrc=Ept7066vs1h1vM:)
62. [https://www.geocaching.com/geocache/GC5H1V9\\_dworzec-niebuszewo?guid=171f88f1-60b2-4745-a9eb-0eac88a4c64f](https://www.geocaching.com/geocache/GC5H1V9_dworzec-niebuszewo?guid=171f88f1-60b2-4745-a9eb-0eac88a4c64f)
63. <https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1007589&page=2>
64. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Niebuszewo#/media/File:Szczecin\\_Niebuszewo\\_2010-05.png](https://pl.wikipedia.org/wiki/Niebuszewo#/media/File:Szczecin_Niebuszewo_2010-05.png)
65. <http://skm.szczecin.pl/index.php/przystanki/406/szczecin-lekno>
66. <http://skm.szczecin.pl/index.php/przystanki/406/szczecin-lekno>
67. [https://pl.wikipedia.org/wiki/%C5%81%C4%99kno\\_\(Szczecin\)#/media/File:Szczecin\\_Lekno\\_2010-05.png](https://pl.wikipedia.org/wiki/%C5%81%C4%99kno_(Szczecin)#/media/File:Szczecin_Lekno_2010-05.png)

68. Autor Dominika Zawojska
69. Autor Dominika Zawojska
70. Autor Dominika Zawojska
71. [https://pl.wikipedia.org/wiki/Pomorzany\\_\(Szczecin\)#/media/File:Szczecin\\_Pomorzany\\_2010-05.png](https://pl.wikipedia.org/wiki/Pomorzany_(Szczecin)#/media/File:Szczecin_Pomorzany_2010-05.png)
72. Autor Dominika Zawojska
73. Autor Dominika Zawojska
74. Autor Dominika Zawojska
75. Autor Dominika Zawojska
76. Autor Dominika Zawojska
77. Autor Dominika Zawojska
78. Autor Dominika Zawojska
79. Źródło: Archiwum Państwowe w Szczecinie
80. Autor Dominika Zawojska

## 9.2.

### *Tabele.*

1. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
2. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
3. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
4. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
5. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
6. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
7. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
8. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
9. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
10. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawojska.
11. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Lękno. Autor: Dominika Zawojska.
12. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Lękno. Autor: Dominika Zawojska.
13. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Lękno. Autor: Dominika Zawojska.
14. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Lękno. Autor: Dominika Zawojska.

15. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawojska.
16. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawojska.
17. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawojska.
18. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawojska.
19. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawojska.
20. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawojska.
21. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
22. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
23. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
24. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
25. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
26. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
27. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
28. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
29. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.
30. Tabela z procentowym udziałem odpowiedzi respondentów na ankietę przeprowadzoną w dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawojska.

### 9.3.

*Schematy.*

**Schemat 1**

Przestrzeń publiczna. Autor: Dominika Zawojska.

**Schemat 2**

Budynek dworcowy. Autor: Dominika Zawojska.

**Schemat 3**

Zasady projektowania budynków kolejowych. Autor: Dominika Zawojska.

**Schemat 4**

Funkcje budynku dworcowego. Autor: Dominika Zawojska.

## 9.4.

*Wykresy.*

### **Wykres 1,2**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 3,4**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 5,6**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 7,8**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 9,10**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Niebuszewo. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 11,12**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 13,14**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 15,16**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 17,18**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 19,20**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Zachód, Osiedle Pogodno/Łękno. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 21,22**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 23,24**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 25,26**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawajska.

### **Wykres 27,28**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Pomorzany. Autor: Dominika Zawajska.

**Wykres 29,30**

Wyniki ankiet dotyczące poszczególnych pytań w Dzielnicy Pomorzany.

Autor: Dominika Zawojska.

**9.5.**

*Wzory ankiet.*

**Wzór ankiety.**

I część przykładowej ankiety. Autor: Dominika Zawojska.

**Wzór ankiety.**

II część przykładowej ankiety. Autor: Dominika Zawojska.

**Wzór ankiety.**

III część przykładowej ankiety. Autor: Dominika Zawojska.







# 10.

---

## Streszczenie.

Sieć Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej oraz obiekty wchodzące w jej skład powinny być zaprojektowane z uwzględnieniem potrzeb osób, które zamieszkują jego okolice, czyli bardzo często zdegradowane obszary miejskie. Projekt obiektu kolejowego można za pomocą dogłębnej analizy dostosować do potrzeb oraz sprawić, że do odpowiednio zaprojektowanej przestrzeni zaczną także napływać osoby, dla których obiekt będzie celem ruchu samym w sobie.

Praca doktorska porusza problem jakim jest możliwość adaptacji wewnątrz poszczególnych dworców będących punktami na mapie sieci Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, która mogłaby z powodzeniem zostać przywrócona do życia w formie zrewitalizowanych budynków oraz węzłów przesiadkowych, które aktualnie popadają w ruinę. Przy projektowaniu należy uwzględnić wiele aspektów i procesów, przeanalizować złożone funkcje, aby doprowadzić do stworzenia przestrzeni, której przeznaczeniem jest spędzanie czasu chwilowo, czyli czekając na podróż, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeb, które wynikają z badań w poszczególnych dzielnicach miasta. Badania polegały na przeanalizowaniu tendencji i potrzeb przy projektowaniu obiektów kolejowych wraz z ich infrastrukturą, przeprowadzeniu wywiadów z wybranymi osobami związanymi z architekturą, architekturą wewnątrz, kulturą i sztuką. Podjęłam próbę usystematyzowania funkcji, jakie mogą pełnić obiekty użyteczności publicznej (są nimi dworce) przy jednoczesnym przedstawieniu modelowych możliwości kształtowania wewnątrz obiektów wchodzących w skład Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej, wynikających z realnych potrzeb z uwzględnieniem funkcji, jakie powinien spełniać współczesny, mały budynek kolejowy. Starałam się skoncentrować również na przywracaniu funkcjonowania miejsc, które swoją pierwotną funkcję utraciły oraz ich wpływu na zapomniane obszary miejskie.

Praca praktyczna stanowi modelowe rozwiązanie dla projektu szerszego założenia Szczecińskiej Kolei Metropolitalnej z uwzględnieniem badań, które mogą zostać wykorzystane we wszystkich dzielnicach Szczecina posiadających budynki dworcowe. Modelowy projekt budynku dworca, znajdującego się w dzielnicy Pomorzany, uwzględnia wyniki przeprowadzonych badań w formie ankiet i wywiadów. Projekt w dużej części stanowi przełożenie rezultatów na zaprojektowane funkcje. Są nimi między innymi miejsca spotkań młodych osób w formie klubu muzycznego, kawiarni, sklepu z miejscem do wypicia kawy i przeczytania prasy, przestrzeni coworkingowej, przestrzeni holu głównego z dużym siedziskiem czy zewnętrznej z zaprojektowaną strefą siedzisk z zielenią.

Słowa kluczowe: przestrzeń, rewitalizacja, adaptacja, obiekt kolejowy, Szczecińska Kolej Metropolitalna, SKM, Dzielnica Niebuszewo, Dzielnica Zachód, Dzielnica Pomorzany, Szczecin.

---

# 11.

---

## Abstract.

### The summary

The railway station included in Szczecin Metropolitan Railway should be designed in such a way in order to represent the needs of people living nearby that is very often downgraded urban area. The railway design thanks to thorough analysis can be adjusted to the needs and make people, whose object will be the goal itself, to come to a properly designed area.

In my paper I draw attention to the possibilities of conversion interiors of particular railway stations, which are parts on the map of Szczecin Metropolitan Railway, which could be successfully brought back to life in form of revitalised buildings as well as transport interchange, but now are crumbled. Repeatedly, I point out different aspects which must be noticed during designing so that, in the end, the user feels comfort and security in given space. While designing plenty of aspects and processes need to be taken into account, some complex functions should be analysed in order to lead to the creation of space which goal is partial spending time, that is waiting for trip, by simultaneously compliance needs which result from research done in particular districts of the city. The research aimed to analyse the tendencies and the needs while designing the railway stations and their infrastructure, but also to interview chosen people connected to architecture, interior design, culture and art.

Theoretical part attempts to collect and organise functions which public usability objects, which railway stations are, can have and simultaneously presenting model possibilities of creating interior objects included in Szczecin Metropolitan Railway, resulted from the real needs with compliance functions which small modern building should have.

I have also tried to concentrate on drawing attention to re-establish functioning places which lost their primary function and their influence on the forgotten urban areas.

Research part is model solution to the project of broader assumption of Szczecin Metropolitan Railway with presenting the research which can be used in all districts of Szczecin which have railway buildings.

The model project of railway building, located in Pomorzany district, presents the results of research conducted as questionnaires and interviews. The project in its major part is transferring the results onto designed functions. They are for example places to meet for young people in form of a music club, café, coffee shop, co-working places, hall with large sitting places or exterior designed with seats and greenery.

Key words: space, revitalisation, conversion, railway station, Szczecin Metropolitan Railway, SMR, Niebuszewo, West District, Pomorzany District, Szczecin

---



---

Dominika Zawojka

Akademia Sztuki w Szczecinie  
Wydział Sztuk Wizualnych  
Katedra Architektury Wnętrz  
i Form Użytkowych

2019