

PRZEKSZTAŁCENIA DWORCÓW I TERENÓW KOLEJOWYCH NA NOWE FUNKCJE MIEJSKIE



UPADEK ZNACZENIA KOLEI PASAŻERSKICH

W całym sektorze przewozowym kolej pasażerska stała się transportem niszowym. Dzisiejszy, polski dworzec utracił rolę symbolicznej bramy do miasta. Jest on traktowany jedynie jako przystanek pomiędzy różnymi środkami transportu dla najuboższych grup społecznych. Jego obraz niechlubnie świadczy nie tylko o właścicielu, czyli PKP S.A. ale i o gminie, na której terenie się znajduje.



UPADEK ZNACZENIA KOLEI PASAŻERSKICH

Najstarsze linie kolejowe Polski (zbudowane do 1885 r.)



1885

Sieć kolejowa na obecnym obszarze Polski w 1914r.



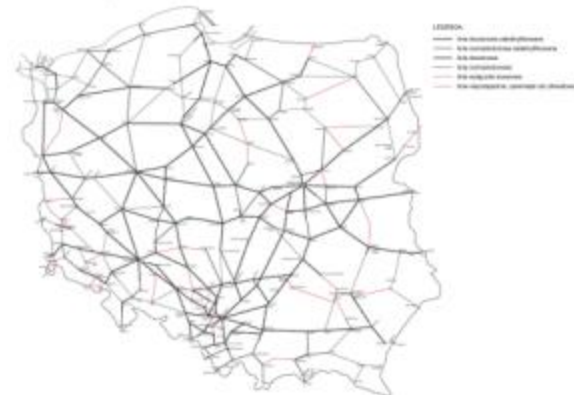
1914

Mapa schematyczna sieci PKP - 1982/83



1983

Mapa schematyczna sieci PKP - 2007



2007

Rozwój i ograniczanie sieci kolejowej PKP

UPADEK ZNACZENIA KOLEI PASAŻERSKICH

Rok	Przewozy pasażerskie w mln, wyłączając osoby uprawnione do darmowych przejazdów
1921	129,6
1928	175,9
1935	145,2
1938	227,5
1946	261,7
1950	612,8
1960	816,6
1970	1056,5
1980	1100,5
1990	789,9
2005	218,0
2012	159,6

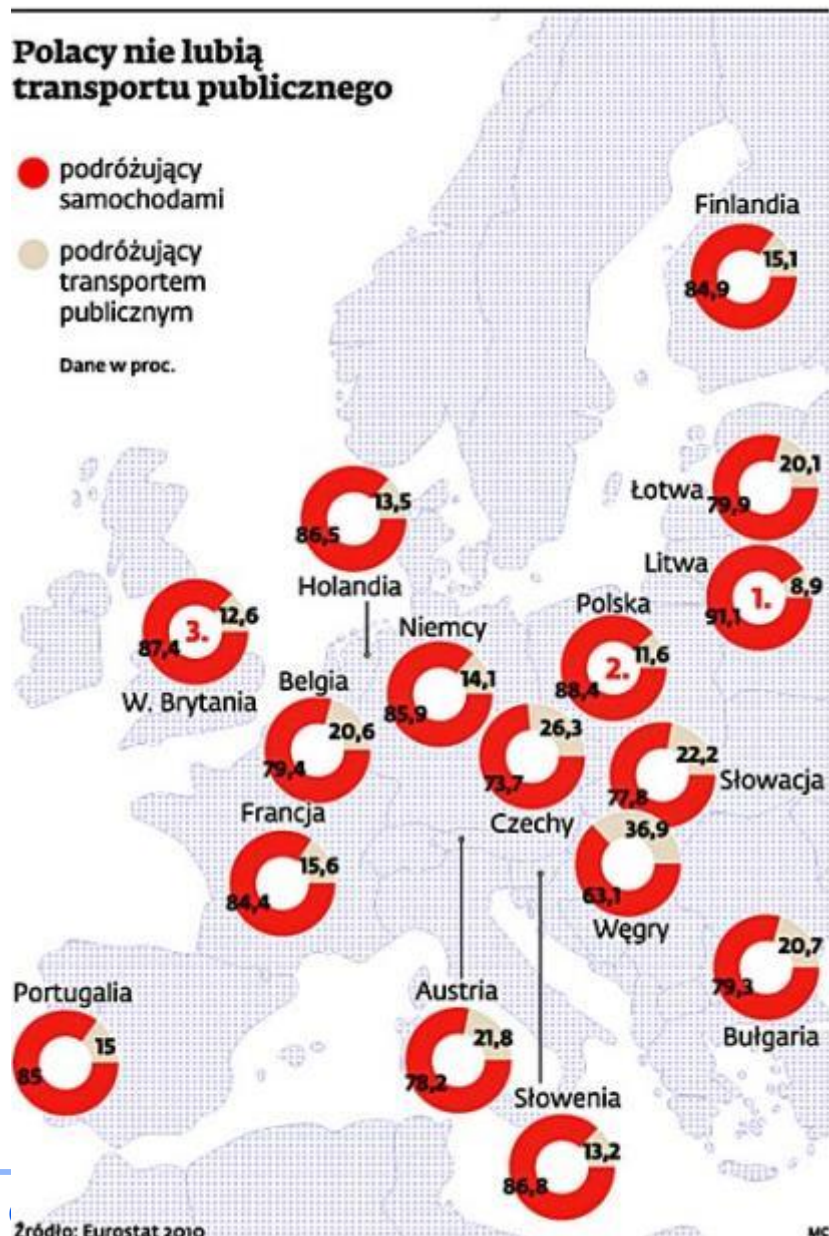
*Tab. 1. Przewozy pasażerskie
w Polsce w latach 1921-2012
(opr. własne na podstawie [GUS
1994], [PKP 2007], [UTK 2013])*

UPADEK ZNACZENIA KOLEI PASAŻERSKICH

Polacy nie lubią transportu publicznego

- podróżujący samochodami
- podróżujący transportem publicznym

Dane w proc.



Źródło: Eurostat 2010

MC

Źródło informacji:
Dziennik Gazeta Prawna
24 stycznia 2013 (nr 17)

UPADEK ZNACZENIA KOLEI PASAŻERSKICH

Dworce w strukturze PKP S.A.

W 2005 r. w zasobach PKP S.A. znajdowało się 3005 obiektów dworcowych, spośród których jedynie 1506 służyło obsłudze podróżnych.

W 2007 r. było ich 2826 i funkcjonowało 1240, 1586 było nieczynnych, w tym 639 dworców leżało przy liniach wyłączonych z użytkowania. Ich wartość była szacowana na ok. 700 mln zł, natomiast koszty rocznego ich utrzymania wynosiły ok. 600 mln zł .

*Na początku 2008 r. dworców **czynnych** było już tylko 1134, a wyłączonych z eksploatacji 762, chociaż przy dworcach tych nadal zatrzymywały się pociągi .*



Dworce w strukturze PKP S.A.

Na początku 2011 r. było 916 dworców czynnych, ich utrzymanie kosztowało ok. 200 mln rocznie i generowało straty ok. 135 mln zł rocznie. Przewoźnicy byli zainteresowani dofinansowaniem jedynie 297 dworców.

Na początku 2013 r. PKP S.A. miało w swoim zasobie 2570 dworców, w tym 640 czynnych. Wśród nich 220 obsługiwało przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe (organizator – ministerstwo), a 420 – przewozy regionalne (organizatorzy – samorządy wojewódzkie).

Spośród nieczynnych dworców ok. 950 wytypowano do przekazania jednostkom samorządów terytorialnych, głównie gminnych. Natomiast ok. 980 obiektów zakwalifikowano do innych form zagospodarowania (sprzedaż komercyjna, przekazanie do PKP PLK S.A. w ramach linii kolejowej, wyburzenie i odłogowanie).

Docelowo PKP S.A. chce zachować jedynie 220 czynnych dworców, które obsługują przewozy międzywojewódzkie i międzynarodowe. Są to obiekty, które potencjalnie przy dobrym zarządzaniu nie powinny przynosić strat, a z czasem winny wręcz na siebie zarabiać.

ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Dworce jako nowoczesna sieć usługowa

Współczesny klient PKP winien otrzymywać zunifikowane i przyjazne usługi transportowe w każdym zakątku kraju, analogicznie do standardów jakie wypracowały m.in. koleje niemieckie, szwajcarskie czy austriackie.

Konieczne jest zatem opracowanie wspólnej wizji przestrzennej w formie standardów projektowych dla wszystkich polskich dworców,

Dotyczy to głównie wypracowania jednego zestandaryzowanego projektu Centrów Obsługi Klientów (COK), toalet i informatorów, standardów dla pawilonów usługowych, reklam komercyjnych czy minimalnych parametrów dla ciągów komunikacyjnych.



Potsdam Hbf



Tendencje przekształceń dworców - indywidualizacja bryły

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. Dzięki nim przyjezdni będą mogli jednoznacznie ustalić cel podróży, a odjeżdżający z łatwością odnajdą dworzec w strukturze miasta.

Realizacja inwestycji na obszarze wpisanym do rejestru zabytków może być atutem dla podkreślenia indywidualizacji dworca.



Lublin /foto: PKP/

Dworce jako centra handlowe

Według badań przeprowadzonych między innymi w Niemczech, Austrii, Szwajcarii i Polsce dla bezpośredniej obsługi ruchu pasażerskiego (COK) potrzebne jest jedynie ok. 300-500m². Pozostała przestrzeń dworców może być zaadaptowana na inne funkcje.

Należy pamiętać o zachowaniu czytelności całego budynku, właściwej szerokości traktów pieszych, które są niezbędne dla właściwego przemieszczania się podróżnych bez kolizji z klientami funkcji komercyjnych, nie korzystającymi bezpośrednio z usług przewozowych. Powierzchnie korytarzy, halli i poczekalni mogą zajmować nawet do 70% powierzchni dworca. Przestrzeń dla funkcji towarzyszących jest nieporównywalnie mniejsza niż w tradycyjnym centrum handlowym.

Centrum handlowe na dworcu nie może być projektowane jak tradycyjne centrum handlowe. Konieczne jest wypracowanie właściwej równowagi pomiędzy funkcjami komercyjnymi a funkcjami transportowymi, niezbędnymi dla funkcjonowania tych pierwszych.



Tendencje przekształceń dworców - indywidualizacja przestrzeni komercyjnej

Im większe są przepływy podróżnych - potencjalnych klientów, tym większe powinny być zyski z prowadzonej działalności usługowej (**teoria wielkich liczb**).

Nowoczesny handel jest niezbędny dla podniesienia jakości dworców polskich. Pojawi się on tylko wtedy, gdy z kolei będzie korzystała wystarczająco bogata klientela, która zapewni usługom odpowiedniej wysokości dochody. Jest to zatem działanie sprzężone. Im bardziej elitarne usługi transportowe będą oferowane na kolejach tym bardziej elitarne funkcje komercyjne będą starały się ulokować na dworcach.

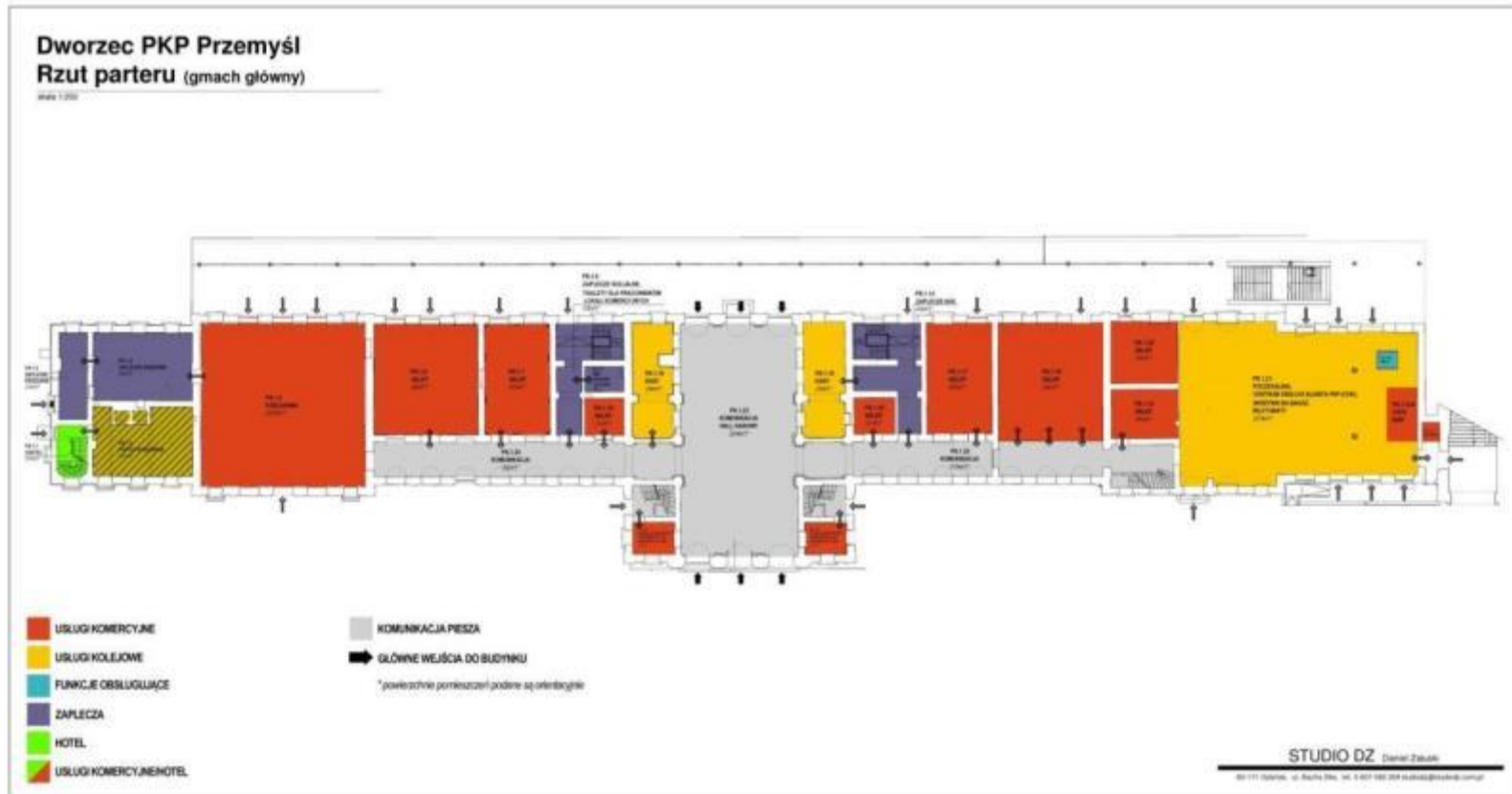
W drugą stronę patrząc, **spadek jakości funkcji komunikacyjnych prowadzi do spadku wartości dworca jako generatora klienteli**, co przekładać się będzie na spadek wartości nieruchomości dworcowych (porównaj: Przemysł Gł., Tarnów Gł., Iława).



Berlin Hbf

ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Tendencje przekształceń dworców - indywidualizacja przestrzeni komercyjnej



Przemysł Gł.

Tendencje przekształceń dworców - indywidualizacja przestrzeni komercyjnej



Przemyśl Gł.

ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Tendencje przekształceń dworców - indywidualizacja przestrzeni komercyjnej



Gdynia Gł.

ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Tendencje przekształceń dworców - indywidualizacja przestrzeni komercyjnej

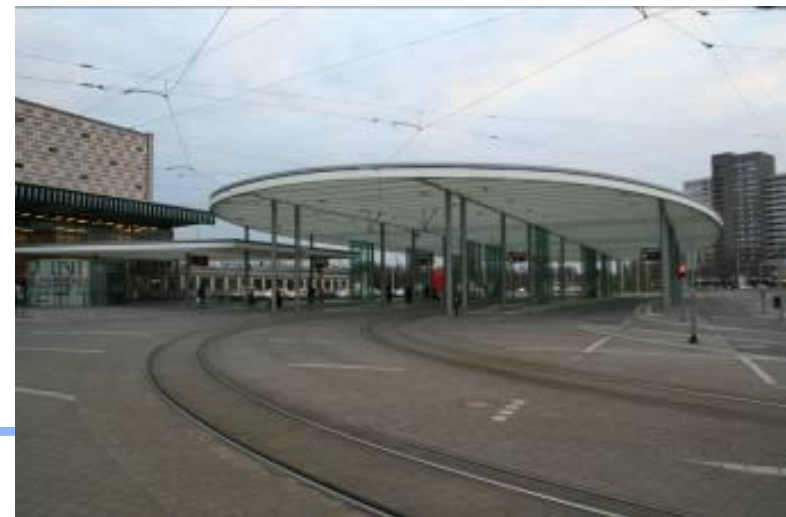


ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Place dworcowe jako nowoczesne węzły przesiadkowe

Dobrze zaprojektowany dworzec jako zintegrowany węzeł przesiadkowy winien posiadać w maksymalnym stopniu skrócone przejścia pomiędzy różnymi przystankami transportu. Do minimum należy ograniczać konieczność zmiany poziomów. Najlepszym rozwiązaniem jest przyjęcie jednego poziomu głównego, rozprowadzającego ruch na poszczególne przystanki zlokalizowane poniżej, powyżej lub z boku. Wszystkie przystanki winny znaleźć się pod jednym dachem. Przykłady: Potsdam Hbf, Drezden Hbf, Brunshweig Hbf, Wien Paternstern, Hamburg Altona, Berlin – Sudkreuz, Innsbruck Hbf, Krems, Wels, Brussel Midi, Dworzec Centralny w Warszawie (Złote Tarasy)

Innsbruck, Berlin Sudkreuz, Brunshweig Hbf

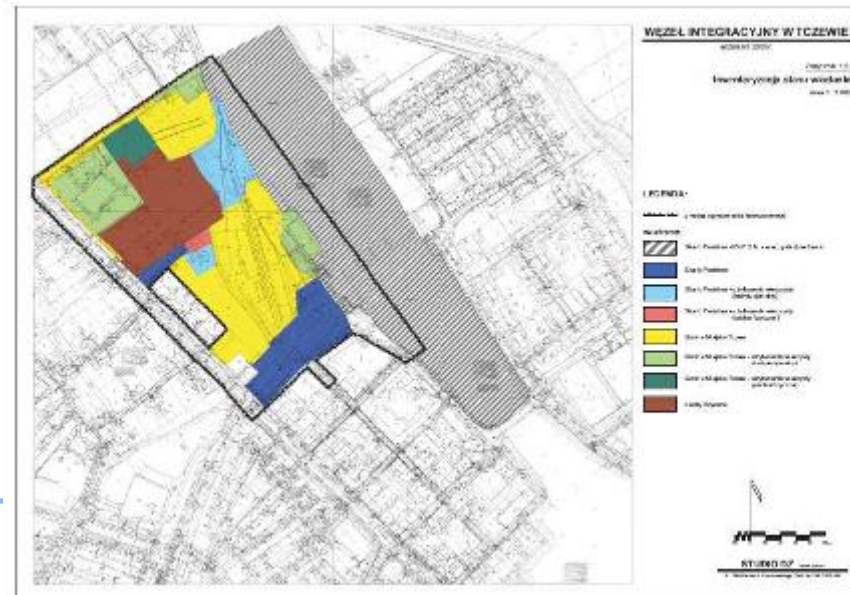


ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Węzeł Integracyjny w Tczewie

Transportowy węzeł Integracyjny i Galerię Kociewską w Tczewie otwarto w 2012 r. Pierwotnie oba projekty miały być jedną inwestycją. Ze względu na komplikacje prawne, finansowe, budowlane i własnościowe rozdzielono projekty na dwa niezależne.

Pomysł na budowę węzła powstał w 2004 r. kiedy miasto skomunalizowało nieczynny dworzec towarowy, w ramach rekompensaty za niespłacone długi PKP S.A. Obszar inwestycji zajmuje ok. 5,2ha. Jest zlokalizowany o 4,00-4,50m poniżej placu dworcowego.

Projekt budowlany opracowała firma Redan ze Szczecina. W celu realizacji inwestycji Urząd Miejski w Tczewie musiał zmienić plan miejscowy by doprowadzić do zgodności projekt budowlany z tym planem, a następnie na podstawie planu i specustawy drogowej skomunalizować na cele inwestycji celu publicznego grunty powiatu (ul. Pomorska), poczty polskiej, PKP oraz prywatnych właścicieli.



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Węzeł Integracyjny w Tczewie

Dokumentacja projektowa stanowiła bazę wniosku aplikacyjnego o dofinansowanie inwestycji ze środków unijnych. W 2009 r. podpisano umowę na dofinansowanie budowy węzła z Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Pomorskiego na lata 2007-2013. Przyjęto, iż budżet projektu wyniesie 36 mln zł, a dofinansowanie 15,5 mln zł. Ostatecznie realizacja zamknęła się w kwocie 27 mln zł i została dofinansowana w 12 mln, pozostałe fundusze stanowiły wkład własny gminy, w tym 2/3 ze sprzedaży gruntów pod galerię handlową.

Regionalny dworzec autobusowy zaprojektowano w formie 14 czołowych przystanków, dodatkowo zbudowano plac manewrowy z 16 miejscami postojowymi dla autobusów i 11 dla minibusów. Przeprowadzono reorganizację ruchu autobusowego, przyjmując, że poszczególni operatorzy nie muszą mieć na wyłączność własnych przystanków. Zlikwidowano wszystkie dotychczasowe przystanki wokół dworca, zezwalając operatorom na korzystanie jedynie z przystanków zrealizowanych w węźle. W odległości ok. 200 m od dworca, na dawnych nieużytkach zrealizowano płatny parking naziemny dla 252 samochodów osobowych. Dodatkowe zaplecze parkingowe znalazło się w budynku Galerii Kociewskiej (286 miejsc).



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Węzeł Integracyjny w Tczewie



Tczew



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Węzeł Integracyjny w Sławnie

Dworzec kolejowo-autobusowy w Sławnie (rocznie 224.000 podróżnych w 2011 r.) był on pierwszym przebudowanym dworcem przez PKP S.A w województwie zachodniopomorskim (04.2011 – 01.2012). Wartość inwestycji wynosiła 3,7 mln zł i była współfinansowana przez PKP S.A. i Skarb Państwa.

W wyniku nadmiernego pośpiechu niekorzystnie przeorganizowano plac dworcowy z przystankami autobusowymi. Zmiana polegała na likwidacji 4 czołowych przystanków autobusowych i budowie 1 przelotowego przystanku autobusowego odjazdowego dostosowanego do ruchu lewostronnego.

Na placu zrealizowano dodatkowo wyspę dla pieszych bez organizacji przejść, tablic informacyjnych, ławek dla oczekujących. Zmieniono przeznaczenie zatoki wzdłuż budynku dworca z jednoznacznie oznakowanej zatoki dla taksówek i Kiss&Ride na nieoznakowaną zatokę dla Kiss&Ride i minibusów. Przeniesiono zatokę dla taksówek na ul. Dworcową, nieracjonalnie zwiększając odległość konieczną do pokonania z dworca do taksówki (z 2m na ok. 20m od wejścia do dworca).



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Węzeł Integracyjny w Sławnie

Korzystnie zagospodarowano dawny sad, dzierżawiony wcześniej najemcom mieszkań na dworcu. Zbudowano na nim duży parking dla samochodów osobowych w systemie Park&Ride. Zlikwidowano osobny budynek toalet publicznych i zrealizowano toalety w budynku dworca z wejściem bezpośrednio do głównego holu kasowego. W miejscu budynku toalet zrealizowano plac zabaw dla dzieci. Odnowiono poczekalnię letnią – skwer z kasztanowcami przed budynkiem dworca.

W ramach ograniczania kubatury zlikwidowano też część przybudówek dawnego dworca pocztowego. W budynku dworca zlikwidowano ciasny korytarz z kasami autobusowymi i przeniesiono powyższe kasy bezpośrednio do głównego holu kasowego z kasami kolejowymi.

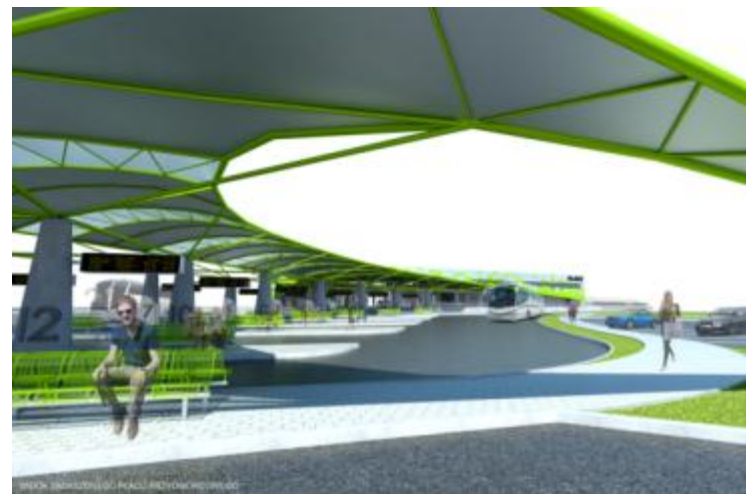
Irracjonalnie powiększono poczekalnię i hol kasowy, przez co wzrosły koszty eksploatacji przestrzeni ogólnodostępnych. Wyremontowano część komercyjną, w tym dawny bar dworcowy. Nowe ceny najmu odstraszyły potencjalnych najemców. Do dziś część komercyjna nie jest użytkowana. W celu likwidacji barier architektonicznych wbudowano windę w wejściu do tunelu peronowego. Niestety nie zrealizowano wind ani podnośników dla niepełnosprawnych na poszczególnych peronach.



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Węzeł Integracyjny w Płocku

W 2012 r. Miasto Płock przejęło w dzierżawę wieczystą od PKP S.A. dworzec kolejowo-autobusowy. Ze względu na zły stan techniczny obiekt generuje wysokie koszty eksploatacyjne i nie stanowi atrakcyjnej oferty komercyjnej. Z racji złych połączeń dworzec jest ekstensywnie wykorzystywany przez pasażerów komunikacji kolejowej, ale posiada duże obciążenie ruchem miejskim i regionalnym (PKP i prywatne linie minibusów).

W związku z planowaną rozbudową Centralnej Magistrali Kolejowej z Warszawy przez Płock do Gdańska lub budową linii regionalnej z Modlina do Płocka władze miejskie chcą zachować funkcje kolejowe dworca. Nieruchomość została przekazana aportem do spółki komunalnej RYNEX, która w lipcu 2013 r. zorganizowała konkurs architektoniczny na budowę zintegrowanego węzła przesiadkowego. Podstawą konkursu były ustalenia miejscowego planu oraz wytyczne opracowane w porozumieniu z potencjalnymi przewoźnikami i najemcami komercyjnymi. I nagrodę uzyskała praca z firmy Archidea z Łodzi. Zaproponowano by perony były zadane jednym dachem. Na parterze wokół hali dworcowej, pełniącej rolę poczekalni, mają zostać zrealizowane kasy kolejowe i autobusowe, toalety, gastronomia, kiosk prasowy, dyskont spożywczy lub drogeria. Na piętrze powstanie apteka, poczta, świetlica i noclegownia dla kierowców. Planowana inwestycja ma kosztować ok. 20 mln zł.



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ



SANACJA WSPÓŁCZESNYCH PLACÓW DWORCOWYCH

– przywrócenie funkcji reprezentacyjnych



place dworcowe jako skwery i parki miejskie

(likwidacja ruchu tranzytowego przed dworcami; przeniesienie części funkcji transportowych pod ziemię – tramwaj, premetro, metro, parkingi samochodowe i rowerowe itp.); m.in. Eurollille, Strasburg, Luik, Antwerp Centraal, Stuttgart Hbf, Linz Hbf, Graz Hbf, Berlin – Potsdamer platz, Wrocław Główny



Antwerp Centraal, Malbork, Strasbourg

SANACJA WSPÓŁCZESNYCH PLACÓW DWORCOWYCH – przywrócenie funkcji reprezentacyjnych

place dworcowe jako przedłużenie reprezentacyjnych, śródmiejskich przestrzeni publicznych (przestrzenie z dominującym ruchem pieszym, likwidacja ruchu tranzytowego przed dworcami, segregacja przystanków komunikacji zbiorowej); m.in. Hannover Hbf, Wolfsburg Hbf, Obersdorf, Leuven, Berlin Spandau, Kraków Główny



Berlin Hackesche Hofe, Hannover Hbf, Kraków Gł.

ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Tendencje przekształceń dworców

- godzenie stylistyki nowoczesnej z zabytkową
(duch czasu/ autentyczność formy)



Dresden Hbf



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Tendencje przekształceń dworców

- godzenie stylistyki nowoczesnej z zabytkową
(duch czasu/ autentyczność formy)



Strasbourg



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ

Tendencje przekształceń dworców
- godzenie stylistyki nowoczesnej z zabytkową
(duch czasu/ autentyczność formy)



Krems an der Donau



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Średnie dworce polskie przebudowane z funduszy Skarbu Państwa

Dzięki nowelizacji w dniu 6 grudnia 2008r. „ustawy o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe oraz ustawy o transporcie kolejowym”, zmodernizowano ze Skarbu Państwa kilkadziesiąt dworców.

Pieniądze SP mogą być przeznaczone jedynie na cele niekomercyjne. Ponieważ większość obiektów jest zabytkowa, nie ma woli zmniejszania zbędnych kubatur. W remontowanych obiektach powstają liczne, zbędne pomieszczenia ogólnodostępne, które jedynie podrażają koszty utrzymania i amortyzacji dworców.

Należy urealnić rzeczywiste potrzeby na powierzchni niekomercyjnej, a inne powierzchnie wynająć na cele komercyjne.

Jeśli nie uda się sprzedać lub wynająć zbędnych powierzchni należy je wyburzać we współpracy z konserwatorami zabytków. Chronić należy jedynie użyteczne i najcenniejsze dworce kolejowe.

Problem polskich dworców jako węzłów nie został do dziś rozwiązany od strony prawnej, organizacyjnej ani finansowej.

dr hab. inż. arch. Daniel Załuski



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Średnie i małe dworce austriackie

Zadania dworców średniej i małej wielkości na przykładzie dworców austriackich:

1. poczekalnia dla pasażerów (zadanie własne)
2. punkt informacyjny, sprzedaż biletów (zadanie własne)
3. strategiczny parking miejski (własny cel komercyjny)
4. węzeł przesiadkowy komunikacji kolejowej i miejskiej / regionalnej (we współpracy z samorządami)
5. lokalny ośrodek usługowy i sklep nocny/ niedzielny (we współpracy z prywatnymi inwestorami)

Leoben



Klagenfurt



Graz



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ – Nowe funkcje na dworcach

Pozyskiwanie nowych funkcji pozatransportowych na dworcach będzie coraz trudniejsze ze względu na:

1. zbyt wysokie oczekiwania właściciela dworców i zbyt niskie oferty potencjalnych najemców w zakresie cen najmu
2. nadpodaż wolnych, komunalnych powierzchni komercyjnych w lepszych lokalizacjach
3. brak zaangażowania samorządów w przekształcenia dworców na nowe funkcje
4. obarczenie dworców mieszkaniami zakładowymi
5. błędnie pojmowane poczucie gospodarności – remontowanie „ruder” zamiast ich wyburzania i budowy w ich miejscu mniejszych, nowoczesnych dworców lub odłogowania terenu

Będzin Miasto
- siedziba
straży miejskiej



W-wa Powiśle
- kawiarnia



Rumia – multiteka (oddanie do użytku w 2014 r./
źródło UM Rumia)

Reda
- przychodnia



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ - Przystanek „Stacja benzynowa”

Pomysł na małe dworce w Niemczech Punkt sprzedaży biletów – program „DB ServiceStore”

1. Program wdrażany w Niemczech od 2005r.
2. Punkt sprzedaży biletów w modelu „stacji benzynowej”, obsługiwany przez franczyzobiorców
3. Model dla małych i średnich dworców o wielkości odpraw podróżnych minimum **2.500 osób na dobę**
4. Najemca wnosi kapitał w wysokości **30.000 euro**
5. Hala sprzedażowa o wielkości od **20 do 200m²**
6. Świadczone usługi transportowe - zakup biletów kolejowych, informacja kolejowa, materiały reklamowe
7. Świadczone usługi pozatransportowe – mała gastronomia (barek samoobsługowy) i sklep samoobsługowy ze świeżym pieczywem, słodyczami, napojami, prasą, książkami, alkoholem, wyrobami tytoniowymi i innymi
8. Personel przeszkolony w zakresie obsługi klientów
9. Systemowe umowy z dostawcami towarów

Berlin-Gesundbrunnen



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ - Przystanek „Stacja benzynowa”

Program „DB ServiceStore” (Niemcy)



Neuenhagen



Neu-Ulm



Berlin-Charlottenburg



ROLA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PRZESTRZENI MIEJSKIEJ - Przystanek „Stacja benzynowa”

Supermarket kolejowy „Avec.-Shop” (Szwajcaria) - przykładowe rozwiązanie w Gelterkinden

„Avec.-Shop” jest realizowany od 1999r. przez spółkę celową, zawiązaną przez firmy SBB AG, Migros i Kiosk AG. Siecią odpowiedzialną za realizację pawilonu, jego obsługę i zaopatrzenie jest koncern VALORA, właściciel firmy Kiosk AG. Pierwszy supermarket powstał w 2001r. (2011 – 60 obiektów). Są one wynajmowane w ramach franczyzy prywatnym inwestorom z zagwarantowaniem w umowie obsługi pasażerskiej. Supermarkety „avec.” są otwarte przez cały rok od godz. 6 do 21. Sieć oferuje swoje tanie produkty firmowe pod nazwą „ok.-Produkten”. Pawilony realizowane są na dworcach, na których przyjmuje się, iż przychody roczne sklepu wynosić będą nie mniej niż 2,5 mln CHF rocznie. Wielkość pawilonów wynosi średnio ok. 200-250m². Zatrudniają ok. 8 osób. Najemca lokalu jest przeszkolony w zakresie obsługi klientów i korzystania z systemu komputerowego.



PRZEKSZTAŁCENIA TERENÓW KOLEJOWYCH NA NOWE FUNKCJE MIEJSKIE



WYSTĘPOWANIE TERENÓW POKOLEJOWYCH

1. Tereny pokolejowe znajdują się przy zlikwidowanych, przeznaczonych do likwidacji lub zawieszonych liniach kolejowych. Szczególnie dużo zbędnych nieruchomości znajduje się na poniemieckich „ziemiach odzyskanych” i w dawnym zaborze pruskim.
2. Tereny pokolejowe pojawiają się w związku z likwidacją obsługi transportowej zamykanych zakładów przemysłowych. Dokładniejsze dane na temat tych terenów należałoby zbierać przy okazji badania terenów poprzemysłowych.
3. „Międzytorza” – trudne do zidentyfikowania, ukryte nieużytki, znajdujące się pomiędzy rozjazdami, skrzyżowaniami kolejowymi, wewnątrz węzłów czy w rejonach wszelkiego rodzaju stacji.
4. Najistotniejszą i najcenniejszą grupę dla przestrzennych procesów rewitalizacyjnych stanowią przeskalowane na dzisiejsze potrzeby struktury dworcowe i ich sąsiedztwo.

TENDENCJE PRZEKSZTAŁCEŃ OBSZARÓW KOLEJOWYCH

1. Budynki dworcowe oraz tereny bezpośrednio do nich przylegające, zajmowane przez plac dworcowy, ekspedycję, bocznicę itp. winny być przekształcane głównie w kierunku wzmocnienia funkcji bezpośrednio związanych z obsługą pasażerów oraz komercjalizacji zbędnych powierzchni na cele usługowe.
2. Tereny kolejowe w ścisłym sąsiedztwie dworca w promieniu ok. 200-300m (zasięg zależny od wielkości i znaczenia stacji), takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, zakłady naprawcze, tereny pocztowe itp. powinny być przeznaczone pod rozwój węzła multimodalnego, dzięki czemu wzrośnie znaczenie dworca jako centralnego punktu w strukturze miasta.

TENDENCJE PRZEKSZTAŁCENŃ OBSZARÓW KOLEJOWYCH

3. Tereny kolejowe w dalszym oddaleniu, maksymalnie w promieniu ok. 1000m, wykraczające poza ścisły obszar dworca, takie jak: stacja rozrządowa i postojowa, stacja towarowa, tereny przemysłowe, magazynowe i składowe itp. mogą być adaptowane na funkcje miejskie nie koniecznie związane z transportem. Mogą to być duże projekty handlowe i rozrywkowe, jak i mieszkaniowe, podnoszące jakość usług i zamieszkania na obszarze śródmiejskim, wzmacniające istniejącą strukturę.
4. Tereny liniowe (torowiska, tereny zielone, pracownicze ogrody działkowe, nieużytki, tereny magazynowe i składowe) nadają się do realizacji ciągów pieszych i rowerowych, ciągów ekologicznych, uzupełniających terenów rekreacyjnych dla przyległej zabudowy mieszkaniowej. Mogą też być przeznaczone pod rozwój innych funkcji miejskich, w tym między innymi jako rezerwy terenowe dla przyległego przemysłu.

TENDENCJE PRZEKSZTAŁCENŃ OBSZARÓW KOLEJOWYCH

5. Tereny o dużej miąższości przylegające do linii kolejowych (bazy transportowe, stacje przeładunkowe, przyległości kolejowe, tereny przemysłowe i poprzemysłowe) wymagają przekształceń na nowe funkcje miejskie o programie dopasowanym do popytu rynkowego.
6. Nieruchomości kolejowe nie związane z transportem kolejowym, takie jak tereny sportowe i rekreacyjne, pracownicze ogrody działkowe, infrastruktura socjalna (przychodnie, kluby, świetlice i in.), osiedla pracownicze, winny być nadal użytkowane według pierwotnych funkcji po wyłączeniu ich ze struktur kolejowych.

MAJĄTEK PKP S.A.

Na koniec 2007r. PKP S.A. posiadała 101.292 nieruchomości o łącznej powierzchni 105,9 tys. ha, w tym 87 tys. ha terenów było zagospodarowanych (ponad 82% wszystkich gruntów).

Zarządzała budynkami o łącznej powierzchni ok. 8,1 mln m², w tym budynkami eksploatacyjnymi o powierzchni ok. 6,3 mln m² i mieszkalnymi - ok. 1,8 mln m².

W latach 2001-07r. zburzono 4430 budynków i budowli.

W latach 1991-2006 ograniczono sieć kolejową z 24.214km do 19.041km.

Na koniec 2007r. uregulowany stan prawny posiadało 66,9% powierzchni gruntów, na koniec 2008r. prawie 70% (własność Skarbu Państwa w użytkowaniu wieczystym PKP), przy czym najbardziej skomplikowane i najdłuższe procedury są najczęściej związane z lokalizacjami najcenniejszymi, zlokalizowanymi na obszarach śródmiejskich, zatem najatrakcyjniejszymi dla potencjalnych kupców.

MAJĄTEK PKP S.A.

Do 31.12.2007r. PKP S.A. sprzedała 35.205 mieszkań, a jednocześnie nadal posiadała ich 34,9 tys. w 11.304 budynkach.

Obecne zasoby charakteryzują się gorszym stanem technicznym, mniej atrakcyjnymi lokalizacjami, skomplikowaną lub nieuregulowaną strukturą własnościową i tym podobnymi ograniczeniami.

W latach 2003-2007 Zarząd PKP S.A. przekazał nieodpłatnie do gmin 8,3 tys. mieszkań. Obecnie zarząd napotyka na coraz większe trudności z przekazywaniem kolejnych mieszkań do zasobów samorządowych.

DZIAŁANIA PKP S.A. W KIERUNKU ZBYCIA ZBĘDNYCH OBSZARÓW KOLEJOWYCH

PKP Oddział Nieruchomości prowadzi następujące działania w kierunku pozbycia się zbędnego majątku:

- (1) wnosi aportem do Polskich Linii Kolejowych S.A. linie kolejowe wraz z małymi budynkami stacyjnymi, w których znajdują się urządzenia do prowadzenia ruchu kolejowego,
- (2) oddaje dworce w wieloletnią dzierżawę samorządom lub podmiotom prywatnym,
- (3) przekazuje tereny samorządom w zamian za zaległe zobowiązania podatkowe,
- (4) tworzy spółki celowe z udziałem PKP, samorządów lub podmiotów prywatnych,
- (5) sprzedaje grunty w ramach publicznych przetargów,
- (6) w szczególnie uzasadnionych przypadkach przekazuje grunty nieodpłatnie na rzecz samorządów,
- (7) dokonuje fizycznej likwidacji obiektów, a teren pozostawia odłogiem (Grzegorzewski, Głowacki 2006).

Powyższe działania reguluje „ustawa o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego Polskie Koleje Państwowe”.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENÍ TERENÓW KOLEJOWYCH

- niewielka miąższość, ograniczana dodatkowo koniecznością zachowywania znacznych odległości projektowanej zabudowy od terenów kolejowych - „Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie wymagań w zakresie odległości i warunków dopuszczających usytuowanie drzew i krzewów, elementów ochrony akustycznej i wykonywania robót ziemnych w sąsiedztwie linii kolejowej, a także sposobu urządzania i utrzymywania zasłon odśnieżnych oraz pasów przeciwpożarowych”.
- Obowiązuje zakaz zabudowy w odległości 10m od granicy obszaru kolejowego i jednocześnie nie mniejszej niż 20m od osi skrajnego toru. W zależności od przeznaczenia budynku odległości te winny być zwiększone, w celu zachowania norm dopuszczalnego hałasu w środowisku. W świetle ustawy odstępstwo jest możliwe, ale wymaga dodatkowych procedur.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCEŃ TERENÓW KOLEJOWYCH

- ograniczenia środowiskowe - drgania (konieczność realizacji droższych konstrukcji budynków, pływających podłóg, szczelniejszych okien itd.), zapylenie powietrza przez opiłki żelaza (szybsze brudzenie się elewacji), uciążliwy zapach związany z brakiem hermetycznych toalet w pociągach i wylewaniem fekaliiów bezpośrednio na tory.
- Dopuszczalne poziomy hałasu w środowisku, powodowanego przez poszczególne grupy źródeł hałasu określa „Rozporządzenie Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku”. Wartości poziomów dopuszczalnych są zależne od funkcji urbanistycznej, jaką spełnia dany teren. Obiektami akustycznie chronionymi są przede wszystkim tereny mieszkaniowe oraz mieszkaniowo-usługowe.
- Obszary wzdłuż czynnych magistrali kolejowych lub przy dworcach nie powinny być przeznaczane pod zabudowę mieszkaniową. Warunkowo można je dopuścić przy zastosowaniu kosztownych technologii budowlanych, w znaczny sposób ograniczających uciążliwości hałasowe.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENÍ TERENÓW

KOLEJOWYCH / Sytuacja prawna kolejowych terenów zamkniętych w planach miejscowych, do których przystąpiono przed dn. 21.10.2010r.

Obszary pokolejowe jako tereny zamknięte - zgodnie z art. 4 ust. 3 „ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”: „W odniesieniu do terenów zamkniętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustala się tylko granice tych terenów oraz granice ich stref ochronnych. W strefach ochronnych ustala się ograniczenia w zagospodarowaniu i korzystaniu z terenów, w tym zakaz zabudowy.”

Art. 14 ust. 6 „ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym” był jeszcze bardziej rygorystyczny, bowiem zakazywał sporządzania planu miejscowego na terenach zamkniętych.

Wg planów zrealizowanych w starym trybie trudno jest zaplanować nowe przeznaczenie dla terenów pokolejowych. Nie można też obliczyć jednoznacznej wartości gruntów wynikającej z ich przeznaczenia, ani też przewidzieć wielkości planowanej zabudowy. Dla gmin są to tereny wyjęte spod prawa, dla których nie planuje się żadnych rozwiązań komunikacyjnych ani infrastrukturalnych.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCEŃ TERENÓW

KOLEJOWYCH / Sytuacja prawna kolejowych terenów zamkniętych w planach miejscowych, do których przystąpiono po dn. 20.10.2010r.

W dn. 21.10.2010r. weszła w życie nowelizacja ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym.

Obszary pokolejowe jako tereny zamknięte - zgodnie z art. 4 ust. 3 „ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym”: „W odniesieniu do terenów zamkniętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustala się tylko granice tych terenów oraz granice ich stref ochronnych. W strefach ochronnych ustala się ograniczenia w zagospodarowaniu i korzystaniu z terenów, w tym zakaz zabudowy.”

Dodano ust. 4 „Przepisów ust. 3 nie stosuje się do terenów zamkniętych ustalanych przez ministra właściwego do spraw transportu.”

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENI TERENÓW

KOLEJOWYCH / Sytuacja prawna kolejowych terenów zamkniętych w planach miejscowych, do których przystąpiono po dn. 20.10.2010r.

Wg planów zrealizowanych w nowym trybie można zaplanować nowe przeznaczenie dla terenów pokolejowych.

Problemem pozostaje zgodność planów z obowiązującymi studiami uwarunkowań i kierunków zagospodarowania gmin, które zazwyczaj nie ustalały przeznaczenia terenów kolejowych.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENÍ TERENÓW KOLEJOWYCH

Inwestowanie w oparciu o decyzje lokalizacyjne - zgodnie z art. 51 ust. 1 pkt 3 „ustawy o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym” „decyzję o ustaleniu lokalizacji inwestycji celu publicznego” na terenach zamkniętych wydaje wojewoda.

Ustawa nie wymusza na organie ani na wnioskodawcy zagwarantowania dla inwestycji podłączenia do infrastruktury technicznej i drogowej. Z drugiej strony wojewoda musi wydać decyzję pozytywną nawet wtedy, gdy nieruchomość jest nie uzbrojona, nie ma potencjalnych możliwości jej uzbrojenia, ani też nie stanowi samodzielnej działki budowlanej, bo nie ma zapewnionej obsługi komunikacyjnej. Realizacja inwestycji w oparciu o taką decyzję staje się irracjonalna.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENÍ TERENÓW KOLEJOWYCH

Wiele terenów nadal nie posiada unormowanych stosunków własnościowych.

Dotychczas uwłaszczano grunty nie obciążone skomplikowanymi procedurami, zazwyczaj zlokalizowane poza obszarami śródmiejskimi.

Brak powyższych regulacji unicestwia możliwość sprzedaży takich gruntów. „Ustawa o gospodarce nieruchomościami” dopuszcza jedynie możliwość oddania ich w wieloletnią dzierżawę. Brak możliwości zakupu lub objęcia w wieczystą dzierżawę danego terenu odstrasza wielu inwestorów od poważniejszych inwestycji.

Na takim gruncie na pewno nie zostanie zrealizowana zabudowa mieszkaniowa.

Rzadko też inwestorzy strategiczni zdecydują się na realizację centrum usługowo – handlowego. Podobne komplikacje występują w przypadku braku geodezyjnego wydzielenia danej działki z linii kolejowej.

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENÍ TERENÓW KOLEJOWYCH

W odróżnieniu od prawa anglosaskiego i skandynawskiego polskie prawo nie przewiduje możliwości podziału nieruchomości w pionie. Nie można zatem ustalić odrębnych własności dla obiektów realizowanych nad i pod istniejącymi terenami kolejowymi. Ten problem dotyczy w szczególności realizacji nowych struktur w ramach dworców kolejowych albo możliwości nadbudowy linii kolejowych na obszarach śródmiejskich (linia średnicowa w Warszawie, rejony dworców głównych w Gdańsku, Katowicach, Krakowie, Szczecinie, Poznaniu i in.).

OGRANICZENIA PRZEKSZTAŁCENÍ TERENÓW KOLEJOWYCH

Pozbawiony logiki wydaje się podział nieruchomości kolejowych pomiędzy różne firmy wchodzące w skład Grupy PKP S.A.

Dla przykładu teren głównej magistrali trójmiejskiej jest podzielony na wąskie niwy należące do: PKP SKM w Trójmieście, PKP Polskie Linie Kolejowe, PKP Intercity, PKP Oddział Nieruchomości, PKP Oddział Dworce Kolejowe.

Próba realizacji jakiegokolwiek poważniejszej inwestycji zmusza dewelopera do prowadzenia rozmów ponad podziałami, tj. w Centrali Grupy PKP, czyli na samym szczycie piramidy decyzyjnej. Powyższa sytuacja prowadzi w konsekwencji do paraliżu decyzyjnego na szczeblu regionalnym.

Dodatkowym ograniczeniem jest konieczność uzyskania zgody dla większości decyzji na szczeblu właściwego wojewody lub ministra. Wzorem państwowych kolei niemieckich teren dworca łącznie z peronami, kładkami, tunelami itp. winien leżeć w zarządzie jednej spółki pod nazwą PKP Dworce Kolejowe.

NOWE FUNKCJE MIEJSKIE NA TERENACH KOLEJOWYCH W TRÓJMIEŚCIE



Nowy dworzec w Sopocie
/ mat. prasowe



CH Metropolia wraz z przebudową dworca
Gdańsk-Wrzeszcz / mat. Arch-Deco



CH Radunia wraz z nowym przystankiem
Gdańsk – Śródmieście / mat. prasowe

Dziękuję za uwagę.

d.zaluski@studiodz.com.pl