

Marek Mróz

Uniwersytet Śląski, Wydział Nauk o Ziemi, ul. Będzińska, 41-200 Sosnowiec; e-mail: marek01110@gmail.com

## BAZA FUNKCJONALNA DWORCÓW KOLEJOWYCH W KONURBACJI KATOWICKIEJ

Мруз М. **Функциональная база железнодорожных вокзалов Катовицкой конурбации.** Рассматривается вопрос о функциональности железнодорожных вокзалов, расположенных вдоль активных линий в самой урбанизированной части Силезского воеводства: Катовицкой конурбации. Данные по исследуемым объектам были собраны в ходе инвентаризации, проведенной в середине 2013 г. Исследования концентрировались на важнейших функциях вокзалов: транспортной и торгово-услуговой. Выявлено, что железнодорожные вокзалы Катовицкой конурбации отличаются большой функциональной диспропорцией: зачастую выступают многофункциональными объектами, связанными транспортом, особенно с городским, а также воздействуют на функционально-пространственную структуру окружения.

Mróz M. **Functional base of railway stations in Katowice Conurbation.** The article discusses the problem of the functionality of the railway stations located at the active lines in the most urbanized part of Silesian Voivodeship – in Katowice Conurbation. Data on the studied objects collected during the inventory carried out in mid-2013. The study focused on the most important functions of station buildings – communication, trade and services. These data show that the Katowice conurbation railway stations show a large disparity of functional, frequently acting multifunctional objects communicatively especially tight connected with public transport, as well as the structure of interacting functional and spatial environment.

**Słowa kluczowe:** konurbacja katowicka, dworzec kolejowy, transport kolejowy, struktura funkcjonalna, usługi

**Ключевые слова:** Катовицкая конурбация, железнодорожный вокзал, железнодорожный транспорт, функциональная структура, обслуживание

**Key words:** Katowice Conurbation, railway station, railway transport, functional structure, services

### Zarys treści

W artykule omówiono problem funkcjonalności dworców kolejowych położonych przy czynnych liniach w najbardziej zurbanizowanej części województwa śląskiego: w konurbacji katowickiej. Dane dotyczące badanych obiektów zebrano podczas inwentaryzacji przeprowadzonej w połowie 2013 r. W badaniach skoncentrowano się na najważniejszych funkcjach budynków dworcowych: komunikacyjnej i handlowo-usługowej. Z danych tych wynika, że dworce kolejowe konurbacji katowickiej wykazują się dużą dysproporcją funkcjonalną, nierzadko stanowiąc obiekty wielofunkcyjne mocno powiązane komunikacyjnie zwłaszcza z komunikacją miejską, a także oddziałującą na strukturę funkcjonalno-przestrzenną otoczenia.

### WPROWADZENIE

Dworzec kolejowy, jako element stacji lub przystanku kolejowego, ma z założenia pełnić podstawowe

i uzupełniające funkcje, z których pasażerowie korzystają, zaspokajając swoje potrzeby związane z podróżą. Obecnie jednak coraz częściej zaznacza się sytuacja, gdy dworce pełnią nie tylko funkcje powiązane z koleją (w tym związane z podstawową obsługą pasażerów, jak kasy biletowe czy poczekalnie), ale często swoją siedzibę w budynku dworca mają też usługi niezwiązane z transportem kolejowym, głównie handlowe. Dodatkowo, jak zauważa B. BOGDANIUK (2006, s. 68), „należy zwrócić uwagę na zmianę form obsługi pasażera wewnątrz dworca: często pasażer przychodzi na dworzec już z kupionym biletem, nie musi korzystać z kas, ale może się stać odbiorcą innych oferowanych usług”, stąd też obiekt taki staje się wielofunkcyjny, wpływając również na strukturę funkcjonalną wokół budynku.

W Polsce od 1989 r. trwa regres komunikacji kolejowej. Wraz z nim malał ruch pasażerski, co doprowadziło w wielu przypadkach do zamykania nierentownych linii kolejowych. W konsekwencji zmniejsz-

szala się liczba czynnych stacji i przystanków osobowych. Położone na nich dworce po zamknięciu linii pełnią różne funkcje. Często zdarza się, że budynki ulegają szybkiej degradacji z powodu braku remontów. Dotyczy to zwłaszcza obiektów położonych poza osiedlami (TAYLOR, 2007). Nie lepszy w wielu przypadkach jest los dworców na czynnych liniach. Ma to przeważnie związek z ograniczeniem dystrybucji biletów (likwidacja kas biletowych na mniej uczęszczanych obiektach) oraz zamykaniem poczekalni. One również, jeżeli nie są zagospodarowywane w inny sposób, ulegają ruinie. W dużych budynkach dworcowych i tych wybudowanych w czasach PRL, pojawiały się natomiast pomieszczenia handlowe, które utrwaliły krajobraz dworców jako targowiska. Mniejsze obiekty też posiadały odpowiednią przestrzeń handlową, jednakże nie była ona w pełni wykorzystywana z racji braku klientów w postaci pasażerów lub też zbyt wygórowanych żądań finansowych za wynajem przestrzeni. Pojawiał się również problem bezdomności, który likwidowano poprzez zamykanie poczekalni oraz przestępczości, z którą walczone inwestując w monitoring (PIECH, 2010). Zły stan dworców jest jedną z przyczyn odstręczających potencjalnych pasażerów do skorzystania z usług przewoźników kolejowych (SYRYJCZYK, 2009).

W ostatnich latach zauważa się ożywienie związane ze wzrostem liczby modernizowanych i remontowanych obiektów dworcowych. Na nowo odkrywa się też ich dużą wartość jako obiektów wielofunkcyjnych. Dotyczy to dworców położonych w śródmieściach dużych miast zarówno Polski, jak i Europy Zachodniej. Główną tendencją przemian dużych dworców jest ich symbioza z centrami handlowymi. Atutem takich obiektów jest to, że mają dodatkowo rozbudowany program funkcjonalny, który wypełnia całe kwartały śródmiejskie. Są to zwłaszcza funkcje komunikacyjne oraz handlowe, które razem tworzą zintegrowane centrum komunikacyjno-handlowe (ZALEUSKI, 2010b). Zjawiskiem, któremu sprzyja powstawanie takich struktur, jest uwalnianie terenów przyległych do dworców kolejowych, dzięki czemu w wyniku odpowiednich przemian możliwe jest przejęcie tych obszarów przez jednego właściciela publicznego bądź prywatnego. Uwolnione tereny cechują się doskonałą lokalizacją, a dzięki koncentracji ruchu wokół dworca stają się bardzo korzystne dla handlu i łatwo dostępne dla potencjalnego klienta (LEDWOŃ, 2006). Wielopłaszczyznowy proces przemian daje szansę na wykreowanie nowego oblicza obszarów dworcowych w Polsce (DRESZER, 2008).

Celem niniejszej pracy jest przedstawienie bazy funkcjonalnej budynków dworcowych, które w du-

żej mierze świadczą o roli tych obiektów w komunikacji kolejowej, zwłaszcza dla pasażera. Szerokie spektrum form zagospodarowania dworców kolejowych można zaobserwować w konurbacji katowickiej, dlatego też ta przestrzeń stanowi miejsce badań bazy funkcjonalnej obiektów dworcowych. Obszar ten rozciąga się mniej więcej od Gliwic na zachodzie, Dąbrowy Górniczej na wschodzie, Tarnowskich Gór na północy do Tychów na południu. Jest on różnie nazywany i delimitowany. Do pracy przyjęto delimitację obszaru aglomeracyjnego zwanego konurbacją katowicką, opracowaną przez R. KRZYSZTOFIKA, J. RUNGE i T. SPÓRNE (2011) z wyłączeniem gmin położonych w województwie małopolskim.

Konurbacja ta charakteryzuje się bogatą historią kolejnictwa, wynikającą przede wszystkim z nadgranicznego charakteru w okresie gwałtownego rozwoju kolei w XIX i na początku XX wieku. Dzięki temu do dziś nie tylko konurbacja katowicka ma najgęstszą sieć kolejową w Polsce, ale i całe województwo śląskie z gęstością linii kolejowych wynoszącą w 2011 r. 17,4 km/100 km<sup>2</sup> i blisko 3-krotnie przewyższającą średnią dla Polski (6,5 km/100 km<sup>2</sup>). Wiąże się z tym duża liczba czynnych i nieczynnych dworców kolejowych położonych w tym regionie, które w swojej historii przechodziły wiele przemian.

W niniejszym artykule formę zagospodarowania dworca ujęto ze względu na funkcję, jaką pełni placówka na dworcu, a także cały obiekt, stąd dworce opisano zarówno jako całość, ale i też analizowano jego części składowe, czyli placówki znajdujące się w budynku. Skoncentrowano się tutaj zwłaszcza na funkcji komunikacyjnej, handlowo-usługowej oraz turystycznej. Należy tu też zaznaczyć, iż często funkcja niektórych placówek jest spójna. Przykładowo, kasa biletowa dzięki możliwości zakupu biletu umożliwia podróż pociągiem (funkcja komunikacyjna), ale stanowi też formę usługi.

W zakresie przedmiotowym praca ta obejmuje istniejące w 2013 r. dworce kolejowe położone na stacjach i przystankach osobowych, na których zatrzymywały się pociągi osobowe Kolei Śląskich i Przewozów Regionalnych oraz dalekobieżne wg rozkładu jazdy obowiązującego w okresie od 10 lutego do 13 kwietnia 2013 roku. Łącznie takich stacji i przystanków było 79, a budynków dworcowych na nich – 57 (w tym po dwa na stacjach Katowice i Dąbrowa Górnicza). Zakres czasowy artykułu obejmuje stan z okresu od 5 kwietnia do 27 maja 2013 r., kiedy to przeprowadzono inwentaryzację badanych obiektów dworcowych wraz z ich otoczeniem.

## CHARAKTERYSTYKA BADANYCH DWORCÓW KOLEJOWYCH KONURBACJI KATOWICKIEJ

Wśród 79 stacji i przystanków konurbacji katowickiej, tylko na 55, czyli na 69% z nich, znajduje się dworzec kolejowy. Są one rozmieszczone w układzie klinowym wzdłuż linii kolejowych, które koncentrują się wzdłuż osi Katowice–Sosnowiec–Dąbrowa Górnicza (rys. 1). Tam też jest ich najwięcej – w Sosnowcu jest 5 stacji i przystanków, przy których jest dworzec kolejowy; w Katowicach i Dąbrowie Górniczej są po 4 stacje i przystanki, na których zlokalizowanych jest po 5 dworców kolejowych, a spośród pozostałych miast Chorzów ma 3 dworce, natomiast Będzin, Bytom, Gliwice, Jaworzno, Mikołów, Mysłowice, Orzesze, Radzionków, Ruda Śląska i Tychy – po 2 tego typu obiekty. Łącznie w konurbacji katowickiej jest 30 gmin, w których znajdują się dworce kolejowe na czynnych stacjach i przystankach osobowych (58% wszystkich gmin na badanym obszarze), z czego w 13 jest jeden dworzec, w kolejnych 13 występują po 2 dworce, a 4 gminy mają więcej niż 2 obiekty dworcowe.

Badane obiekty powstawały w różnym czasie. Do końca 1884 r. (do nacjonalizacji głównych towarzystw kolejowych w Prusach) na badanym obszarze powstało ponad 400 km linii kolejowych (blisko 70% obecnej sieci) oraz zaledwie 7 istniejących do dziś dworców kolejowych. Najstarszy z nich, na stacji Sosnowiec Główny, został zbudowany w 1859 r. Poza tym, do 1884 r. obecne budynki dworcowe powstały m. in. na stacjach: Dąbrowa Górnicza Ząbkowice (1859 r.), Jaworzno Szczakowa (1866 r.) oraz Mysłowice (1869 r.), (SOIDA, 1997; BIERNAT, 2012). Najwięcej analizowanych budynków pojawiło się w latach 1885–1921. Stanowi to ponad połowę z istniejących do dziś obiektów (32 z 57 dworców, tj. 56,1% ogółu badanych budynków). Często zastępowały one pierwsze budynki dworcowe, które były mniej przyjazne i mało funkcjonalne zarówno dla pasażerów, jak i dla pracowników kolei. W późniejszym okresie powstawały głównie obiekty, których wielkość była dostosowana do ówczesnych potrzeb. Lata PRL były drugim okresem pod względem liczby nowo wybudowanych, istniejących do dziś dworców kolejowych. Powstało ich wtedy łącznie 12 (21,1% badanych obiektów), z czego 10 w latach 60. i 70. XX wieku. Najważniejsze z nich to: Katowice (pawilon od strony pl. Andrzeja; 1964 r.), Zabrze (1967 r.) i Tychy (1972 r.). Po tym okresie powstały tylko 2 dworce: w 1993 r. w Mikołowie oraz w 2012 r. w Katowicach (JERCZYŃSKI, KOZIARSKI, 1992; SOIDA, 1997; ZAŁUSKI, 2010a).

Przestrzenie najwięcej nowych dworców (tj. powstałych po 1945 r.) znajduje się południowej i środkowej części konurbacji katowickiej, zwłaszcza w powiecie mikołowskim, Katowicach (po 3 budynki), Sosnowcu i Tychach (po 2 obiekty dworcowe). Najwięcej starych budynków dworcowych jest we wschodniej części konurbacji katowickiej, w miastach: Dąbrowa Górnicza, Jaworzno, Mysłowice i Sosnowiec (we wszystkich po 1 dworcu sprzed 1884 r.).

Badane obiekty cechują się różnym stanem technicznym. Dobrym stanem charakteryzują się zwłaszcza te największe, a także te (poza kilkoma wyjątkami), które są położone na liniach kolejowych o największym ruchu pociągów (odcinek Będzin Miasto–Katowice–Gliwice), a na pozostałych odcinkach – obiekty znajdujące się w głównych ośrodkach, dysponujące podstawowym wyposażeniem, czyli czynną poczekalnią i kasą biletową (Tarnowskie Góry i Tychy). Dworce w gorszym stanie to w dużej mierze te, które są położone w dzielnicach większych miast, a także w małych miastach i wsiach, zwłaszcza na mało uczęszczanych liniach. Najwięcej takich budynków jest w miastach Zagłębia Dąbrowskiego, szczególnie na odcinku Sosnowiec Południowy–Sławków. Sporo dworców w złym stanie jest też na trasie Mysłowice–Nowy Bieruń, a także na linii Katowice Ligoła–Orzesze Jaśkowice.

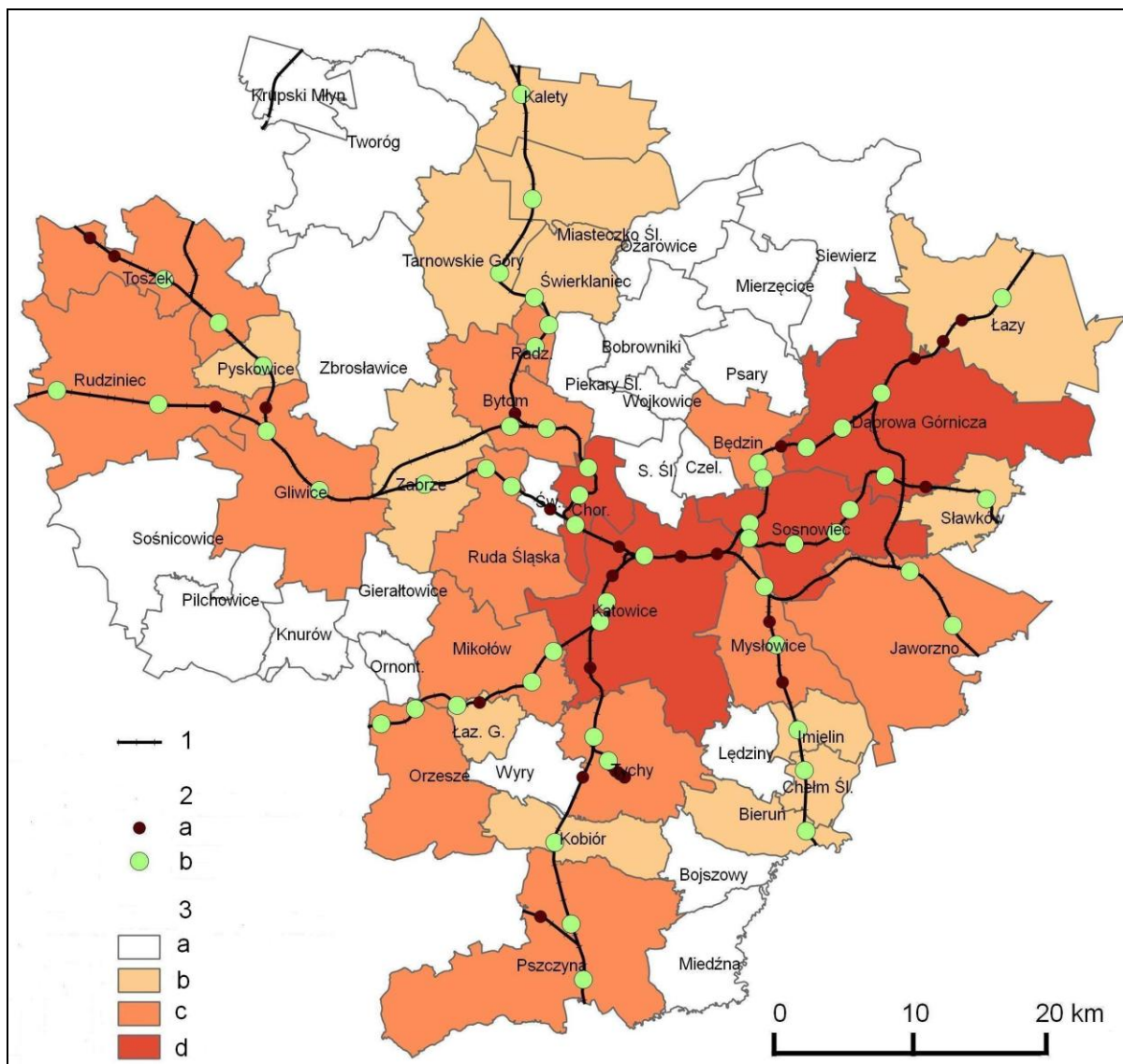
## FUNKCJE DWORCÓW KOLEJOWYCH

Atutem współczesnych dworców kolejowych jest fakt, że mogą one zaspokajać wiele różnych potrzeb osób z nich korzystających, dzięki koncentracji wielu różnych funkcji. Do najważniejszych należy funkcja komunikacyjna, która jest realizowana dzięki lokalizacji obiektów przy czynnej stacji i przystanku kolejowym oraz dworców i przystanków innych form komunikacji publicznej. Potoki pasażerskie generowane dzięki takiemu powiązaniu komunikacyjnemu, stanowią natomiast źródło potencjalnych klientów, co powoduje, że w tych obiektach lokalizowane są placówki handlowo-usługowe różnych branż. Taki zespół obiektów może przekształcić się w węzeł multimodalny, łączący wiele funkcji w jednym miejscu (ZAŁUSKI, 2010a).

Powstawanie węzłów o charakterze wielofunkcyjnym obserwuje się przede wszystkim w Europie Zachodniej. Za przyczyny podaje się m. in. odnowę struktur funkcjonalno-przestrzennych miast, komercjalizację oraz modernizację dworców, a także tworzenie węzłów komunikacyjnych. Placówki te koncentrują dodatkowo funkcje handlowe, rozrywkowe, cateringowe, konferencyjno-hotelowe, parkingowe i biurowe (RYNKOWSKA-SACHSE, 2006). Mają one

charakter raczej kompleksów usługowych, których częścią jest dworzec kolejowy niż osobnych budyn-

ków dworcowych, w których koncentrują się wszystkie te usługi.



Rys. 1. Rozmieszczenie dworców kolejowych w konurbacji katowickiej:

1 – linie kolejowe, 2 – stacje i przystanki kolejowe: a – bez dworca, b – z dworcem, 3 – liczba dworców w gminach: a – brak, b – 1, c – 2 – d – powyżej 2; Chor. – Chorzów, Czel – Czeladź, Łaz. G. – Łaziska Górne, Ornont. – Ornontowice, Radz. – Radzionków, S. Śl. – Siemianowice Śląskie, Św. – Świętochłowice

Źródło: opracowanie własne na podstawie: STANKIEWICZ, STIASNY, 2010; <http://bazakolejowa.pl/>; <http://pkpsa.pl/>

Fig. 1. The location of the train stations surveyed in Katowice conurbation:

1 – railways, 2 – railway stations and stops: a – without station building, b – with station building, 3 – the number of stations in gminas: a – 0, b – 1, c – 2, d – more than 2; Chor. – Chorzów, Czel – Czeladź, Łaz. G. – Łaziska Górne, Ornont. – Ornontowice, Radz. – Radzionków, S. Śl. – Siemianowice Śląskie, Św. – Świętochłowice

Source: Ownwork, based on: STANKIEWICZ, STIASNY, 2010; <http://bazakolejowa.pl/>; <http://pkpsa.pl/>

W konurbacji katowickiej wielofunkcyjność dworców kolejowych na wzór zachodnioeuropejski wykształciła się do tej pory jedynie w ramach nowego kompleksu komunikacyjno-handlowego w Katowicach. W przypadku wielu pozostałych obiektów wielofunkcyjność objawia się w postaci koncentracji

placówek oferujących różne rodzaje usług w samych budynkach dworcowych oraz w powiązanych z nimi strefach okołodworcowych. Są to głównie usługi komunikacyjne i handlowe oraz pozostałe, w tym funkcja mieszkaniowa i turystyczna. Podstawowe dane funkcjonalne przedstawia tab. 1.

Tabela 1. Podstawowe dane funkcjonalne dworców kolejowych konurbacji katowickiej  
 Table 1. Basic functional data of Katowice Conurbation railway stations

Lp.	Nazwa stacji/przystanku	Powiązania komunikacyjne dworca			Wyposażenie dworca					
		[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]
1	Będzin	M	N	T	N	0	0	0	0	0
2	Będzin Miasto	Ś	T	T	T	1	0	2	3	6
3	Bytom	M	T	T	T	0	0	4	6	10
4	Bytom Bobrek	M	N	N	N	0	0	0	0	0
5	Chełm Śląski	M	N	N	N	0	0	0	0	0
6	Chorzów Batory	M	T	T	T	1	0	0	1	2
7	Chorzów Miasto	M	T	T	N	0	0	0	0	0
8	Chorzów Stary	M	N	T	N	0	0	0	0	0
9	Dąbrowa Górnicza (dw. d. Kolei Iwango-rodzko-Dąbrowskiej)	M	T	T	N	0	0	1	0	1
10	Dąbrowa Górnicza (dw. d. Kolei Warszawsko-Wiedeńskiej)	M	T	T	N	0	0	0	0	0
11	Dąbrowa Górnicza Gołonóg	M	N	T	N	0	0	0	0	0
12	Dąbrowa Górnicza Strzemieszyce	M	N	T	N	0	0	0	0	0
13	Dąbrowa Górnicza Żąbkowice	M	N	T	N	0	0	0	0	0
14	Gliwice	D	T	T	T	5	2	16	12	35
15	Gliwice Łabędy	Ś	N	T	N	0	0	0	1	1
16	Imielin	M	N	T	N	0	0	0	1	1
17	Jaworzno Ciężkowice	brak	N	T	N	0	0	0	0	0
18	Jaworzno Szczakowa	M	T	T	N	0	0	1	2	3
19	Kalety	M	N	N	N	0	0	0	0	0
20	Katowice (dw. Pl. Szewczyka)	D	T	T	T	9	4	31	8	52
21	Katowice (dw. Pl. Andrzeja)	D	T	T	T	4	2	9	0	15
22	Katowice Ligota	Ś	T	T	T	0	0	0	1	1
23	Katowice Piotrowice	M	N	T	N	0	0	0	0	0
24	Katowice Szopienice Płd.	Ś	N	N	N	0	0	0	0	0
25	Kobiór	M	N	N	T	0	1	1	0	2
26	Łaziska Górne Brada	M	N	N	N	0	0	0	0	0
27	Łazy*	-	N	N	N	0	0	0	0	0
28	Miasteczko Śląskie	M	N	N	N	0	0	0	0	0
29	Mikołów	D	T	T	N	0	0	0	4	4
30	Mikołów Jamna	brak	N	N	N	0	0	1	0	1
31	Mysłowice	Ś	T	T	N	0	0	0	2	2
32	Mysłowice Brzezinka	M	N	N	N	0	0	0	0	0
33	Nakło Śląskie	M	N	T	N	0	0	0	0	0
34	Nowy Bieruń	M	N	N	N	0	0	0	0	0
35	Orzesze	Ś	N	T	N	0	0	0	1	1
36	Orzesze Jaśkowice	M	N	N	N	0	0	0	0	0
37	Paczyna	M	N	N	N	0	0	0	0	0
38	Piasek	M	N	N	?	0	0	1	0	1
39	Pszczyna*	D	N	N	N	0	0	0	0	0
40	Pyskowice	brak	N	T	N	0	0	0	0	0
41	Radzionków	M	N	T	N	0	0	0	0	0
42	Radzionków Rojca	brak	N	T	N	0	0	0	0	0
43	Ruda Chebzie	Ś	N	T	T	0	0	0	0	0
44	Ruda Śląska	M	N	T	T	0	0	0	0	0

Lp.	Nazwa stacji/przystanku	Powiązania komunikacyjne dworca			Wyposażenie dworca					
		[1]	[2]	[3]	[4]	[5]	[6]	[7]	[8]	[9]
45	Rudziniec Gliwicki	Ś	N	T	N	0	0	0	0	0
46	Sławków	M	N	T	N	0	0	1	0	1
47	Sosnowiec Dańdówka	N	N	T	N	0	0	0	0	0
48	Sosnowiec Główny	D	T	T	T	5	0	7	1	13
49	Sosnowiec Kazimierz	N	N	T	N	0	0	0	0	0
50	Sosnowiec Południowy	M	N	T	T	0	0	0	1	1
51	Sosnowiec Porąbka	M	N	T	N	0	0	1	0	1
52	Taciszów	N	N	N	?	0	0	0	0	0
53	Tarnowskie Góry	Ś	T	T	T	1	0	5	0	6
54	Toszek	M	N	T	N	0	0	0	0	0
55	Tychy	Ś	T	T	T	2	1	3	2	8
56	Tychy Zachodnie	M	N	T	brak	0	0	1	1	2
57	Zabrze	D	T	T	T	3	0	3	10	16
	Suma	-	-	-	-	31	10	88	57	186
	Średnia	-	-	-	-	0,5	0,2	1,5	1,0	3,3

Objaśnienia: Powiązania komunikacyjne dworca: [1] – parking: M – mały, Ś – średni, D – duży; [2] – postój TAXI: T – tak, N – nie; [3] – komunikacja publiczna: T – tak, N – nie; Wyposażenie dworca: [4] – dostęp do poczekalni: N – nie, T – tak; ? – brak danych; [5] – kasy biletowe; [6] – biletomaty; [7] – liczba placówek powiązanych z kolejowym ruchem pasażerskim; [8] – liczba pozostałych placówek handlowo-usługowych; [9] – łączna liczba placówek; \* – dworzec w dniu inwentaryzacji w przebudowie (źródło: opracowanie własne)

Explanations: Station communication links: [1] – parking: M – small, Ś – medium, D – large; [2] – taxi rank: T – yes, N – no; [3] – public transport: T – yes, N – no; Station equipment [4] – lounge access: N – no, T – yes; ? – no data; [5] – ticketing; [6] – ticket machines; [7] – the number of institutions associated with the railway passenger traffic; [8] – the number of other retail and service outlets; [9] – the total number of branches; \* – station building on inventory rebuilding (source: ownwork)

W celu usystematyzowania tematyki bazy funkcjonalnej budynków dworcowych w konurbacji katowickiej wydzielono trzy główne funkcje: 1) komunikacyjne (jako obiekt kolejowy oraz miejsce integracji komunikacji publicznej), 2) handlowo-usługowe i 3) turystyczne, które omówiono w dalszej części artykułu. W przypadku funkcji komunikacyjnej (jako obiektu powiązanego z komunikacją kolejową) kryterium, czy funkcję tę przyporządkować budynkowi jest obecność przynajmniej jednego czynnego obiektu z niżej wymienionych:

- kasa biletowa lub biletomat,
- poczekalnia,
- obiekt obsługi ruchu kolejowego.

Mimo że pośrednio każdy omawiany dworzec pełni funkcję komunikacyjną, m. in. dzięki lokalizacji na terenie czynnej stacji i przystanku osobowego, skupiono się tu na faktycznie pełnionej przez budynek dworcowy funkcji. W przypadku pozostałych funkcji przyjęto następujące kryteria:

- komunikacyjna – transport publiczny:
  - obecność przystanku komunikacji miejskiej i/lub pozamiejscowej w pobliżu budynku dworca;
- handlowo-usługowa:

a) przynajmniej jedna placówka tego typu (nie licząc kas biletowych);

3. turystyczna:

- wpis do rejestru zabytków bądź gminnej ewidencji zabytków,
- obecność na Szlaku Zabytków Techniki w przeszłości.

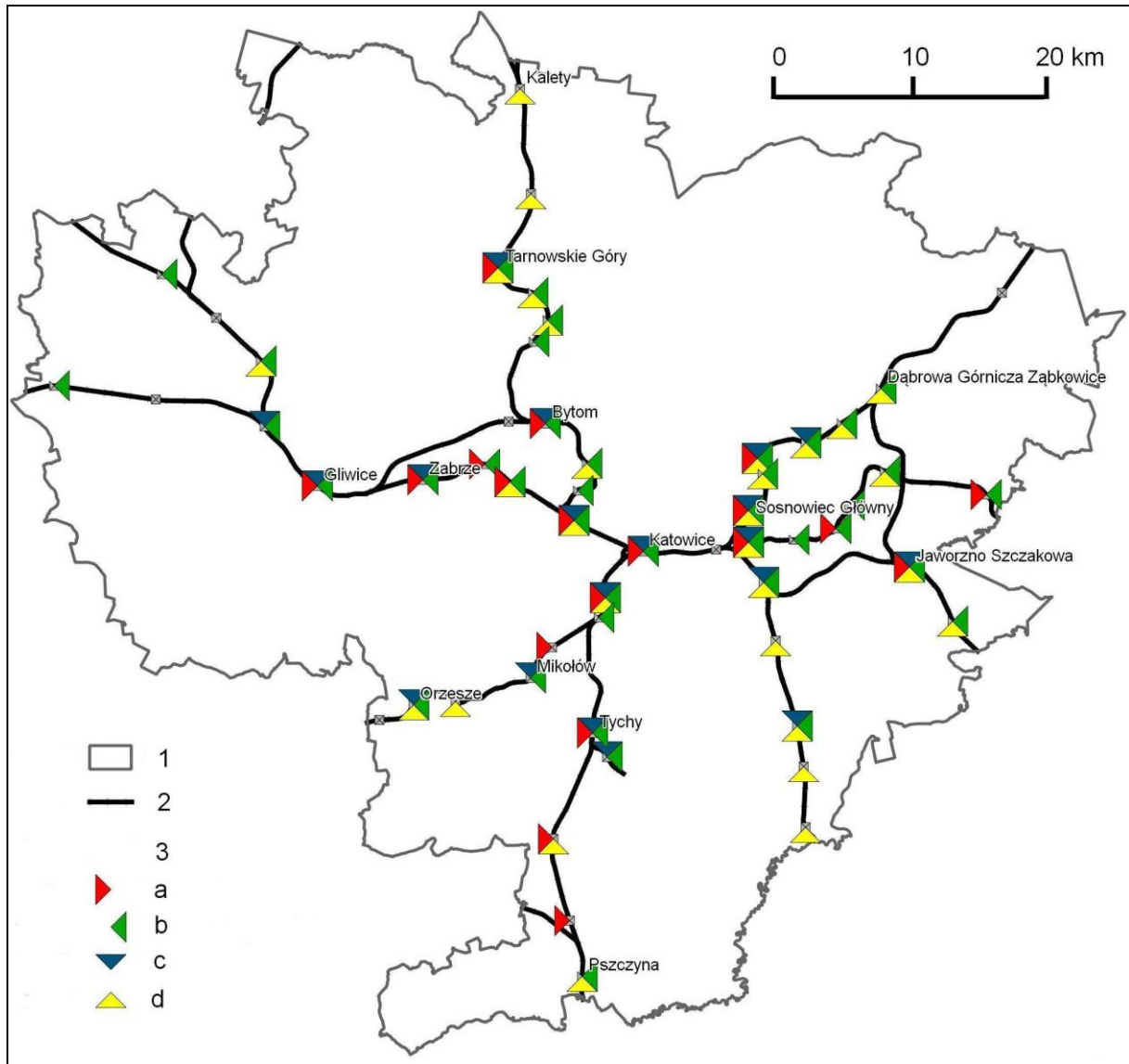
Funkcje pełnione przez dworce kolejowe przedstawia rys. 2.

## FUNKCJE KOMUNIKACYJNE

Funkcja komunikacyjna jest główną i najważniejszą, jaką pełni dworzec kolejowy. Należy ją rozumieć w dwóch aspektach. Pierwszy to rola dworca kolejowego w ruchu kolejowym. Dworzec kolejowy jest integralną częścią stacji i przystanku kolejowego, z którego pasażerowie korzystają kupując bilety, czekając na pociąg w poczekalni bądź przechodzą – przez lub obok dworca – na perony. Na stacjach i przystankach zatrzymują się pociągi różnych kategorii, a ich liczba i rodzaj ma wpływ na dworzec, zwłaszcza na jego wielkość oraz program funkcjonalny. Jak już wspomniano, rola funkcji komunikacyjnej dla wielu dworców przestaje mieć znaczenie z kilku powodów.

Po pierwsze, zmniejszenie liczby korzystających z kolei pasażerów doprowadziło do zmniejszenia liczby kursujących pociągów, co w konsekwencji przyczyniło się do tego, że na wielu dworcach pozamykano kasy biletowe i poczekalnie. W tzw. międzyczą-

się rozwinęły się nowe metody sprzedaży biletów, jak możliwość zakupu biletu przez urządzenia mobilne lub Internet, a także poprzez biletomaty, dzięki czemu tradycyjne sposoby dystrybucji biletów, czyli kasy biletowe, mają coraz mniejsze znaczenie.



Rys. 2. Funkcje budynków dworcowych konurbacji katowickiej (opracowanie własne):

1 – granica badanego obszaru, 2 – linie kolejowe, 3 – funkcje dworca: a – komunikacyjna – kolej, b – komunikacyjna – transport publiczny, c – handlowa, d – turystyczna

Fig. 2. Functions of Katowice Conurbation station buildings (own work):

1 – the boundary of the study area, 2 – railway lines, 3 – functions of station buildings: a – communication – railway, b – communication – public transport, c – retail and service, d – touristic

Główne ciągi kolejowej komunikacji pasażerskiej w konurbacji katowickiej to:

1. Zawiercie–Sosnowiec Główny–Katowice–Gliwice,
2. Katowice–Tychy–Pszczyna–Czechowice-Dziedzice,
3. Katowice–Tychy–Tychy Lodowisko,
4. Gliwice–Kędzierzyn-Koźle/Strzelce Opolskie.

Na tych liniach porusza się najwięcej pociągów pasażerskich, dzięki czemu korzysta z nich najwięcej pasażerów, stąd na większych stacjach i przystankach wzdłuż tych linii potrzebny jest adekwatny do potrzeb dworzec z odpowiednim programem funkcjonalnym. Przy wyżej wymienionych liniach znajdują się najważniejsze obiekty, natomiast dworzec Tarnowskie Góry, który również ma bogaty program funkcjonalny, jest

położony na ważnej stacji węzłowej, służącej głównie ruchowi towarowemu w kierunkach północ-południe (SOIDA, 1997).

Główne elementy wyposażenia dworca kolejowego, to kasa biletowa i poczekalnia. W konurbacji katowickiej kasa biletowa znajduje się zaledwie na 11 stacjach kolejowych, w tym w 9 budynkach dworcowych (Będzin Miasto, Chorzów Batory, Gliwice, Katowice – obydwie dworce, Sosnowiec Główny, Tarnowskie Góry, Tychy i Zabrze). Na stacjach Dąbrowa Górnicza, Łazy i Pszczyna kasy biletowe w okresie inwentaryzacji były rozmieszczone w kontenerach obok dworców. W większości przypadków są to kasy regionalnego przewoźnika, tzn. Kolei Śląskich. Należy tu też zaznaczyć brak czynnej kasy biletowej na dworcu w Bytomiu: ostatnia, należąca do spółki PKP Intercity, została zlikwidowana w 2012 roku.

Drugim stacjonarnym sposobem dystrybucji biletów są biletomaty. W konurbacji katowickiej znajdują się one zaledwie na pięciu dworcach kolejowych, z czego na jednym – w Kobiórze – biletomat jest na dworcu pozbawionym czynnej kasy biletowej. Najwięcej, bo 4 biletomaty są na głównym dworcu w Katowicach. Poza tym po 2 biletomaty są w południowym dworcu w Katowicach i Gliwicach oraz 1 w Tychach.

Poczekalnie w swojej historii przechodziły w swoim rozwoju spore przemiany. Początkowo były to duże hale podzielone na kilka klas o zróżnicowanym komforcie wyposażenia, które z założenia służyły pasażerowi podczas dłuższego czekania na pociąg. W miarę rozwoju poczekalnie traciły na znaczeniu. Po pierwsze ujednociono je, a po drugie – budowano mniejsze hale. Często podróżni zamiast w poczekalni na pociąg czekają poza dworcem kolejowym, tj. na peronach, stąd też często dochodzi do ich zamykania (ROMANOWICZ, 1970). W konurbacji katowickiej, wg danych zebranych podczas inwentaryzacji, 40 z 57 dworców nie ma czynnych poczekalni, jeden dworzec nie ma jej w ogóle (Tychy Zachodnie), a 15 ma czynną poczekalnię (26% ogółu badanych dworców), z czego na trzech nie ma miejsc do siedzenia. Poczekalnia, jak i prawie cała reszta infrastruktury dworcowej w Sosnowcu Głównym znajduje się w podziemiu, zaś naziemny budynek dworca jest zamknięty. Funkcje poczekalni najczęściej przejmują perony, na których często również znajduje się wiata, a także ławki i kosze na śmieci.

Drugi aspekt funkcji komunikacyjnej dworca kolejowego jest taki, że stanowi on lokalny węzeł, który integruje wiele gałęzi transportu. Budynki te od momentu powstania były ważnym punktem przesiadkowym, gdyż podróżni udający się na dworzec często korzystali z komunikacji miejskiej, ponieważ w wie-

lu przypadkach dworce były położone w znacznej odległości od miejsca, skąd lub dokąd podróżny chciał się udać. Ze względu na potrzeby transportu wewnątrzmińskiego dworce koncentrowały różne gałęzie transportu, głównie komunikację miejską, która w łatwy sposób umożliwiała dojazd do dworca, przez co przy obiektach, zwłaszcza tych dużych, powstawały przystanki tramwajowe, autobusowe i trolejbusowe. Jak zauważa A. ROMANOWICZ (1970), zbliżenie się do siebie transportu kolejowego i komunikacji miejskiej umożliwia bezpośrednie przesiadanie się z jednego środka komunikacji na drugi. Jest to o tyle istotne, ponieważ wg S. DZIADKA (1992, s. 77) „sprawne funkcjonowanie różnych systemów transportu decyduje o rozwoju społeczno-gospodarczym regionów”. Należy tu zaznaczyć, że funkcjonowanie takiego systemu zależy przede wszystkim od poziomu rozwoju istniejącej infrastruktury, stąd przy niskim poziomie, mimo że też integruje obydwie gałęzie transportu, to odbywa się ona w mniejszym stopniu aniżeli wtedy, gdy ta infrastruktura jest w lepszym stanie i jest bardziej rozwinięta. Poziom rozwoju infrastruktury, a także wielkość powiązań dworca z komunikacją publiczną zależy przede wszystkim od lokalizacji obiektu oraz liczby pasażerów korzystających z kolei. I tak, wg B. BOGDANIUKA (2006) w minimalnym zakresie na obszarach wiejskich występuje mały parking oraz przystanek autobusowy, a maksymalnie w miastach parking (często kryty i wielopoziomowy), dworzec zbiorowego transportu miejskiego oraz dworzec autobusów zamiejscowych.

W pierwszych okresach funkcjonowania komunikacji kolejowej przed dworcem lokalizowano plac dla dorożek (DOMINAS, 2013). W późniejszym czasie w komunikacji miejskiej ważną rolę odgrywała sieć tramwajowa, przez co linie tramwajowe często wytyczano do dworców kolejowych, które wówczas zapewniały spore potoki podróżnych, a dzięki trwałości takiej sieci wiele linii tramwajowych łączy do dziś dworce kolejowe w licznych miastach Polski, w tym w konurbacji katowickiej. Na obszarze badań pierwsze linie tramwajowe powstały pod koniec XIX wieku. Pierwszą linię, łączącą Piekary Śląskie z Gliwicami przez Zabrze, Chebzie, Lipiny, Chorzów i Bytom, uruchomiono w 1894 r., a w przeciągu kilku lat sieć ta objęła również dzisiejsze Katowice i Mysłowice (SOCZÓWKA, 2012). Linie tramwajowe w strukturze miasta stanowiły uzupełnienie sieci kolejowej, które łączono z dworcami kolejowym (JASTRZĄB, 2004).

W XX wieku zaczął rozwijać się transport samochodowy, przez co w pobliżu dworca w późniejszym okresie pojawiło się zapotrzebowanie na nowe miejsca parkingowe (w późniejszym czasie także na postoje taksówek), dlatego – ze względu na koniecz-



ność dostępu do dworców nowych grup pasażerów, tj. korzystających z transportu indywidualnego – pożądanym jest, by w pobliżu dworców kolejowych znajdowały się parkingi dla samochodów i pojazdów jednośladowych (w tym rowerów). Wraz z transportem indywidualnym pojawiła się również komunikacja autobusowa. Pierwsze komunalne linie autobusowe na badanym obszarze uruchomiono w latach 30. XX wieku, jednakże znacznie większy jej rozwój nastąpił po II wojnie światowej (SOCZÓWKA, 2012). W tych dwóch przypadkach następuje zwiększenie obszaru przestrzennej integracji przez kolej (DZIADEK, 1992). Okres ten wiąże się również z rozwojem transportu lotniczego, dzięki którym można było pokonywać bardzo dalekie odległości w znacznie krótszym czasie. Ciągłe rozwijające się lotniska generują sporą liczbę podróży, dzięki czemu budowane są nowe linie kolejowe prowadzące do portów lotniczych. W Polsce są to m. in. linie do Balic (Kraków) i na Okęcie (Warszawa). Linia do lotniska w Pyrzowicach wciąż jest w planach.

W konurbacji katowickiej wokół większości analizowanych dworców kolejowych wykształciły się lokalne węzły komunikacji publicznej: dzięki lokalizacji chociażby przystanku autobusowego możliwa jest integracja przynajmniej dwu gałęzi transportu publicznego: kolejowego i autobusowego. Dzięki kolei pasażer może pokonać dalsze odległości, a autobus ułatwia dostęp do miejsca docelowego, kursując na krótszych odległościach i łącząc poszczególne części miasta czy sąsiednie ośrodki.

W niniejszym artykule powiązania komunikacyjne dworca dotyczą najbliższych stanowisk, które podczas inwentaryzacji znalazły się w zasięgu wzroku od budynku dworca lub gdy odległość od dworca nie była większa niż 250 metrów. I tak przy 41 badanych dworcach kolejowych (71,9% wszystkich analizowanych obiektów) znajduje się przystanek komunikacji publicznej. Są one różnego typu: od przystanku PKS, na którym autobus zatrzymuje się kilka razy do roku (Toszek) do dużych dworców autobusowych, z których połączenia autobusowe realizowane są do różnych miast (Bytom, Gliwice). Stanowiska komunikacji publicznej to w większości przystanki komunikacji miejskiej, obsługiwane głównie przez dwóch organizatorów, będących w unii biletovej. Są to: Komunikacyjny Związek Komunalny Górnośląskiego Okręgu Przemysłowego (KZK GOP; autobus i tramwaj) i Międzygminny Związek Komunikacji Pasażerskiej w Tarnowskich Górach (MZKP Tarnowskie Góry; autobus). Dodatkowo w zasięgu badanych dworców znajdują się przystanki obsługiwane przez Miejski Zarząd Komunikacji w Tychach (MZK Tychy; autobus i trolejbus) oraz Miejski Zarząd

Dróg i Mostów w Jaworznie (MZDiM Jaworzno; autobus). Przystanki MZK Tychy znajdują się przy dworcach: Katowice (pl. Andrzeja), Mikołów, Orzesze, Tychy i Tychy Zachodnie oraz niedaleko dworca w Gliwicach (na pl. Piastów), z czego przy dworcach położonych w Tychach biega też linie trolejbusowe. Przystanki MZDiM Jaworzno znajdują się przy dworcach Jaworzno Szczakowa i Sosnowiec Główny oraz w pobliżu dworców: Jaworzno Ciężkowie, Mysłowice i Sosnowiec Południowy.

Przy 10 dworcach kolejowych znajdują się stanowiska dla regionalnej i dalekobieżnej komunikacji autobusowej, z których 5 to dworce autobusowe<sup>1</sup>. Z omawianych dworców tylko gliwicki jest całkowicie przeznaczony dla autobusów komunikacji pozamiejskiej. Reszta ma charakter mieszany, tzn. zatrzymują się na nich zarówno autobusy komunikacji miejskiej, jak i też pozamiejskiej. Są to dworce: Bytom, Mikołów, Tarnowskie Góry i Zabrze. Dworzec tylko dla autobusów komunikacji publicznej znajduje się pod nowym dworcem kolejowym w Katowicach.

W ujęciu przestrzennym na obszarze konurbacji katowickiej zaznacza się wyraźna tendencja do integracji komunikacji kolejowej z komunikacją miejską i pozamiejską, która koncentruje się w centralnej części konurbacji. Tam mieszczą się przystanki komunikacji miejskiej, a także główne przystanki i dworce autobusowej komunikacji lokalnej i dalekobieżnej. Najwięcej połączeń komunikacji miejskiej realizowanych jest na dworcach i przystankach komunikacji miejskiej położonych przy większych dworcach kolejowych na trasie Katowice–Tarnowskie Góry oraz na głównej trasie kolejowej badanego obszaru, tj. na odcinku Dąbrowa Górnicza Ząbkowice–Katowice–Gliwice. Te dworce są położone zwłaszcza w dużych miastach centralnej części konurbacji katowickiej. Najmniej przystanków jest w powiatach: pszczyńskim (wszystkie 3 dworce kolejowe są pozbawione przystanków komunikacji miejskiej), gliwickim (4 na 5 dworców), mikołowskim (3 na 5), biełuńsko-łędzimskim (2 na 3) i tarnogórskim (3 na 6).

Bardziej zróżnicowana jest sytuacja dotycząca przestrzennego rozmieszczenia przystanków i dworców regionalnej i dalekobieżnej komunikacji autobusowej. Są one położone w pobliżu dworców kolejowych znajdujących się w pięciu największych miastach konurbacji katowickiej, a także przy kilku miejscowościach w zewnętrznej części badanego obszaru – przede wszystkim w powiecie gliwickim (bu-

<sup>1</sup> Za **dworzec autobusowy** przyjęto wielostanowiskowy (przynajmniej 5 stanowisk), spójny przystanek autobusowy, z którego realizowanych jest przynajmniej 10 linii lub połączeń oraz posiadający podstawową infrastrukturę towarzyszącą, w tym wiaty i ławki, ewentualnie także biletomaty, pomieszczenia służbowe i usługi towarzyszące.

dynki Rudziniec Gliwicki i Toszek), a także w Mikołowie, Pszczynie i Tarnowskich Górach. Obiekty położone w centralnej części konurbacji charakteryzują się tym, że z nich jest realizowanych znacznie więcej połączeń autobusowych niż z przystanków położonych w zewnętrznej części konurbacji, które mają charakter głównie lokalny i prowadzone są z nich połączenia w kilku kierunkach.

Analizy wymaga też kwestia obecności miejsc parkingowych w pobliżu dworców kolejowych. Jedynie przy pięciu dworcach nie było ich wcale (w tym w Łazach, gdzie plac przed dworcem w trakcie inwentaryzacji był w przebudowie). Łącznie znajdują się one w pobliżu 91% analizowanych budynków. Największy z nich jest pod nowym katowickim dworcem. Został on otwarty 18 września 2013 r. wraz ze zintegrowaną z dworcem galerią handlową. Parking jest podziemny i może pomieścić ponad 1 000 samochodów. Łącznie największe parkingi zlokalizowane są głównie w centrach dużych miast (Gliwice, Katowice, Sosnowiec i Zabrze) oraz w mniejszych ośrodkach (Mikołów i Pszczyna). Postoje TAXI znajdowały się przy 16 obiektach (28% ogółu badanych). Koncentrowały się one przy głównych dworcach dużych miast, a także w centralnych częściach większych dzielnic i ważnych węzłach komunikacyjnych (np. Chorzów Batory, Jaworzno Szczakowa, Katowice Ligota, Tarnowskie Góry i Tychy).

## FUNKCJE HANDLOWO-USŁUGOWE

Rozwój dworców kolejowych, związany ze wzrostem liczby pasażerów korzystających z kolei sprawił, że w budynkach zaczęły się pojawiać nowe placówki usługowe, które w dużej mierze były przeznaczone dla zaspokojenie potrzeb podróżnych. Placówki te są skierowane zarówno dla tych osób, które mają sporo czasu przed przyjazdem pociągu, jak i tych, którzy tego czasu mają niewiele. Wraz z placówkami handlowo-usługowymi, dla których grupą docelową są pasażerowie, rozwinęły się również, zwłaszcza na tych mniejszych i nieczynnych dworcach, punkty skierowane do wszystkich osób, niekoniecznie związanych z pasażerskim ruchem kolejowym, chociaż nie należy tu wykluczyć pasażerów jako potencjalnych klientów. Są to zwłaszcza wszelkiego rodzaju sklepy (szczególnie odzieżowe), a także inne usługi. Placówki handlowo-usługowe stały się z biegiem czasu (przede wszystkim po I wojnie światowej) koniecznym uzupełnieniem programu dworca. Komercjalizacja dworca kolejowego jest istotnym i dosyć powszechnym zjawiskiem, ponieważ stanowiła ona i nadal stanowi jeden ze sposobów obniżenia kosztów utrzymania tych obiektów (ZAŁUSKI, 2009, 2010b).

W konurbacji katowickiej dworce przeszły podobne przeobrażenia, gdyż można na nich spotkać placówki handlowo-usługowe wszelkiego rodzaju. Łącznie w badanych dworcach jest ich 186, co daje średnio 3,3 placówki na jeden dworzec (tab. 1). Placówki te występują na 25 dworcach kolejowych (43,9% ogółu badanych budynków), z czego najwięcej jest na nowym dworcu w Katowicach (52 placówki) i Gliwicach (35).

Do usług powiązanych z ruchem pasażerskim (poza kasami biletowymi i biletomatami) zaliczono: punkty informacyjne, skrytki bagażowe, WC, lokale gastronomiczne, automaty vendingowe, kioski i salony z prasą, księgarnie i antykwiariaty oraz bankomaty i kantory. Analizując wyniki inwentaryzacji, jedynie 5 dworców kolejowych dysponowało więcej niż 4 analizowanymi grupami placówek, przy czym najwięcej ich jest na nowym dworcu w Katowicach (30) i Gliwicach (14). Poza tym, w tej grupie są też dworce: Katowice (budynek od strony pl. Andrzeja – 8), Sosnowiec Główny (w przejściu podziemnym – 5) oraz Tarnowskie Góry (4). Placówki te były jeszcze na 6. dworcach: Tychy (3), Zabrze (3), Będzin Miasto (2), Bytom i Dąbrowa Górnicza (dworzec d. Kolei Iwangorodzko-Dąbrowskiej; po jednej placówce handlowo-usługowej nakierowanej na pasażera). Wliczając do analizy kasy biletowe i biletomaty, spośród analizowanych dworców kolejowych jest łącznie 13 budynków, które mają przynajmniej jeden obiekt handlowo-usługowy związany z ruchem pasażerskim, co stanowi 23% wszystkich analizowanych budynków. Najwięcej placówek, analogicznie jak w poprzedniej analizie, jest w nowym dworcu w Katowicach (43 placówki) oraz Gliwicach (21).

Opisując poszczególne rodzaje placówek handlowo-usługowych należy zauważyć, iż tylko na jednym dworcu, czyli Katowice, znajdują się punkty informacyjne. Są to placówki prowadzone przez przewoźników kolejowych (PKP Intercity, Koleje Śląskie) oraz komunikacji miejskiej (KZK GOP), w których pasażer może m. in. uzyskać informacje o rozkładzie jazdy oraz kupić bilet. Znajduje się tam jeszcze jeden punkt informacyjny, który w okresie prowadzenia badań inwentaryzacyjnych był użytkowany tylko okazjonalnie. Sporo jest za to placówek gastronomicznych. Kawiarni, barów i restauracji w analizowanych obiektach jest 9 (z czego 5 na katowickim dworcu), a pozostałych placówek gastronomicznych i spożywczych – 19 (z czego 12 w Katowicach). Do tych pozostałych placówek zaliczono m. in. piekarnie, sklepy z jedzeniem na wynos oraz oferujące potrawy typu fast-food. Z powyższej analizy wynika, że głównym elementem programu funkcjonalnego dworca, prócz poczekalni i kas biletowych, są obiekty gastronomiczne, które

wraz z automatami vendingowymi posiada 11 dworców (19% wszystkich badanych dworców), zwłaszcza zlokalizowanych na liniach o największych potokach podróźnych.

Na dworcach konurbacji katowickiej znajdują się również inne typy placówek handlowo-usługowych. Są to zarówno sklepy różnych branż oraz usługi od punktów ksero, agencji nieruchomości po placówki kultu religijnego. Łącznie spośród wszystkich badanych budynków 17 z nich (30% wszystkich analizowanych dworców) dysponuje przynajmniej jedną taką placówką. Punkty te znajdują się głównie na dużych dworcach położonych w dużych i średnich miastach, nie zawsze przy głównych ciągach komunikacyjnych (np. Bytom i Mikołów). Najwięcej placówek tego typu jest na drugim najważniejszym dworcu w konurbacji, czyli w Gliwicach – łącznie 12 (głównie sklepy różnych branż). Na kolejnym miejscu pod względem liczby placówek jest Zabrze, gdzie występuje 10 opisywanych typów punktów handlowo-usługowych. Na tym dworcu istnieje większe zróżnicowanie branżowe, ale również dominują sklepy oferujące m. in. artykuły GSM oraz odzież. Na dworcu w Katowicach placówek tego typu jest 8. Wśród nich jest m. in. apteka, biuro podróży, drogeria oraz sklep z wyrobami tytoniowymi. Na trzech dworcach swoją siedzibę mają służby porządkowe, tj. komisarjat Policji (w Gliwicach) oraz Straż Miejska (w Będzinie Mieście i Tychach). Te ostatnie jednostki charakteryzują się tym, że mają swoją siedzibę w dworcach, które są dzierżawione przez miasto. Warto zwrócić uwagę, że na dwóch dworcach kolejowych znajdują się placówki kultu religijnego – w Bytomiu swoją placówkę ma Kościół Boży, a w Mysłowicach – Kościół Zielonoświątkowy. Spośród wszystkich placówek najwięcej na dworcach kolejowych w konurbacji katowickiej jest sklepów z odzieżą i galanterią (łącznie 10 sklepów).

## FUNKCJE TURYSTYCZNE

Dworzec kolejowy jako obiekt turystyczny dla turysty częściej służy jako punkt w podróży, ale dzięki swym walorom sam może stanowić atrakcję turystyczną. Cała komunikacja kolejowa, w tym też dworce stanowią często obiekty o bardzo dużej wartości historycznej, a w przypadku budynków dworcowych również architektonicznej. Są one obiektami zainteresowania turystów w ramach turystyki industrialnej (CIECHAŃSKI, 2005). Głównym celem tego rodzaju turystyki jest pokazanie dziedzictwa kulturowego lub dokonań współczesnej techniki za pomocą produktów turystycznych (KACZMARSKA, PRZYBYŁKA, 2010).

Region Górnego Śląska oraz Zagłębia Dąbrowskiego charakteryzuje się tym, że znajduje się w nim najwięcej zabytków przemysłu i techniki w Polsce (OWCZAREK i in., 2012), dzięki czemu turystyka industrialna rozwinęła się również w województwie śląskim. Jej najważniejszym aspektem i jedną z bardziej istotnych form ochrony jest produkt turystyczny o nazwie „Szlak Zabytków Techniki Województwa Śląskiego”. 21 czerwca 2005 r. zatwierdzono listę 29 obiektów tworzących ten szlak. Na tej liście znalazło się 6 obiektów związanych z kolejnictwem, w tym 3 dworce: Bielsko-Biała, Ruda Chebzie i Sosnowiec Główny. Te trzy budynki dworcowe zostały w późniejszych latach skreślone ze szlaku: dworzec Ruda Chebzie – 26 października 2010 r., a dworce Bielsko-Biała Główna oraz Sosnowiec Główny – 6 listopada 2012 r. (<http://zabytkitechniki.pl/>).

Należy tu zaznaczyć, że obiekty dworcowe w konurbacji katowickiej, nie oferują specjalnych atrakcji dla turystów, często są w złym stanie technicznym, a także brak jest woli współpracy przy ich promowaniu. Jest to duży problem, ponieważ część z nich wykazuje sporą wartość, a o ich atutach świadczy chociażby to, że są wpisane do rejestru zabytków (w konurbacji katowickiej budynek dworca Sosnowiec Główny), a spośród badanych obiektów 29 (51% ogółu) jest w gminnej ewidencji zabytków, w tym m. in. Będzin Miasto, Pszczyna, Ruda Chebzie i Tarnowskie Góry (OWCZAREK i in., 2012).

Mimo atrakcyjności turystycznej kolei, w tym dworców kolejowych, „znacznie gorzej wygląda sytuacja z kreowaniem produktów turystycznych. Nadal brak jest zorientowania opiekunów poszczególnych obiektów na poszerzenie ich oferty” (CIECHAŃSKI, 2005, s. 101). Z drugiej strony zjawisko turystyki industrialnej jest dosyć młode i rynek tego typu usług w Polsce dopiero raczkuje.

## PODSUMOWANIE I WNIOSKI

Reasumując, niejednorodność bazy funkcjonalnej dworców wskazuje na ich zróżnicowany charakter, a także różną hierarchię w systemie komunikacji publicznej konurbacji katowickiej. Natężenie ruchu kolejowego, stopień powiązania dworca z komunikacją publiczną i indywidualną, wielkość miasta i inne czynniki sprawiły, iż część dworców wraz z ich otoczeniem, zwłaszcza te najlepiej skomunikowane, stanowią ważne obiekty wielofunkcyjne. Wynika to przede wszystkim z ich centralnego położenia w strukturze komunikacji kolejowej, a także z bogatej bazy funkcjonalnej, jaką oferują budynki dworcowe. Najczęściej, jak pokazują przykłady z Europy Zachodniej oraz z dużych miast Polski, takie obiekty mają największą

szansę na rewitalizację, zwłaszcza, gdy tracą swoje walory bądź stają się coraz mniej atrakcyjne nie tylko dla pasażerów. Takim przykładem w konurbacji katowickiej jest najbardziej funkcjonalny dworzec, czyli dworzec Katowice, który staje się na nowo jednym z symboli miasta. Inna jest sytuacja w przypadku mniejszych obiektów, gdyż często nie są one w pełni zagospodarowane, co wynika nie tylko z ich małego potencjału i nierzadko słabego powiązania komunikacyjnego, ale też z braku pomysłu na ich zagospodarowanie.

Funkcja handlowo-usługowa na dworcach kolejowych położonych w konurbacji katowickiej, nierzadko w powiązaniu z komunikacyjną, należy do najważniejszych, jaką pełnią omawiane budynki. Im większy i ważniejszy jest dworzec, tym placówek handlowo-usługowych jest więcej i są one bardziej zróżnicowane branżowo. Największy udział placówek ukierunkowanych głównie na klientów korzystających z pociągów, obserwuje się na tych najważniejszych, które są położone w dużych miastach (m. in. Katowice i Tychy), na głównych liniach (Łazy–Katowice–Gliwice) i w największych stacjach węzłowych (Tarnowskie Góry). Jak już wcześniej zaznaczono, dworców, na których znajdują się placówki handlowo-usługowe, jest 25, a pozostałe 32 (56,1%) nie posiadają ani jednej placówki i prawie wszystkie z nich są pustostanami.

## LITERATURA

- Biernat M. (red.), 2012: Katalog zabytków techniki przemysłowej Zagłębia Dąbrowskiego. Zagłębiowska Oficyna Wydawnicza, Sosnowiec: 130 s.
- Bogdaniuk B., 2006: Integracyjna rola dworców kolejowych w obsłudze transportowej miast i regionów. W: Załuski D. (red.): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. „Urbanista”, Warszawa: 67–74.
- Ciechański A., 2005: Zagospodarowanie turystyczne obiektów kolejowych jako forma ochrony dziedzictwa kultury technicznej. W: Kitowski J. (red.): Prace Komisji Geografii Komunikacji PTG, XI. Komisja Geografii Komunikacji PTG w Warszawie. Wydział Ekonomii Uniwersytetu Rzeszowskiego, Warszawa–Rzeszów: 81–104.
- Dominas P., 2013: Kolej w prowincjach poznańskiej i śląskiej. Mechanizmy powstawania i funkcjonowania do 1914 roku. Księżny Młyn Dom Wydawniczy, Łódź: 335 s.
- Dreszer K., 2008: Stan dworców kolejowych w Polsce a perspektywy ich rewitalizacji. W: Parysek J. J., Tölle A. (red.): Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne. Biuletyn Instytutu Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej Uniwersytetu im. Adama Mickiewicza w Poznaniu. Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 5. Bogucki WN, Poznań: 119–124.
- Dziadek S., 1992: Sieć komunikacyjna w ośrodkach zurbanizowanych. Akademia Ekonomiczna im. Karola Adamickiego, Katowice: 175 s.
- Jastrząb T., 2004: Przestrzenie publiczne we współczesnej urbanistyce i architekturze. Wyd. Politechniki Poznańskiej, Poznań: 303 s.
- Jerczyński M., Koziarski S., 1992: 150 lat kolei na Śląsku. Instytut Śląski w Opolu, Opole-Wrocław: 264 s.
- Kaczmarska A., Przybyłka A., 2010: Wykorzystanie potencjału przemysłowego i poprzemysłowego na potrzeby turystyki. Przykład Szlaku Zabytków Techniki województwa śląskiego. W: Krajobraz a turystyka. Prace Komisji Krajobrazu Kulturowego, 14. Komisja Krajobrazu Kulturowego PTG, Sosnowiec: 207–228.
- Krzysztofik R., Runge J., Spórna T. 2011: Delimitacja regionu Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii „Silesia”. WNoZ UŚ, Sosnowiec: 117 s.
- Ledwoń S., 2006: Współczesne obiekty handlowe w symbiozie z dworcami kolejowymi. W: Załuski D. (red.): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. „Urbanista”, Warszawa: 104–113.
- Owczarek J., Syska A., Caban E., Szala M., Szymańska J., Woźniakowska A., 2012: Wstępne sprawozdanie z inwentaryzacji obiektów przemysłowych w województwie śląskim. Śląskie Centrum Dziedzictwa Kulturowego, Katowice: 210 s.
- Piech R., 2010: Dworcowe dwa światy. <http://inforail.pl/text.php?from=tag&id=31961> [dostęp: 15.12.2014]
- Romanowicz A., 1970: Dworce i przystanki kolejowe. Wyd. Arkady, Warszawa: 99 s.
- Rynkowska-Sachse A., 2006: Założenia wielofunkcyjne zlokalizowane na terenach przydworcowych w centrum miasta. W: Załuski D. (red.): Dworzec kolejowy w strukturze miasta. „Urbanista”, Warszawa: 121–132.
- Soczówka A., 2012: Zróżnicowanie struktury przestrzennej komunikacji miejskiej w konurbacji katowickiej. WNoZ UŚ, Sosnowiec: 206 s.
- Soida K. (red.), 1997: Dzieje katowickiego okręgu kolejowego. Śląska Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych, Katowice: 256 s.
- Stankiewicz R., Stiasny M., 2010: Atlas linii kolejowych Polski 2010. Wyd. Eurosprinter, Rybnik.
- Syryjczyk T. (red.), 2009: Biała księga – mapa problemów polskiego kolejnictwa. Forum Kolejowe – Railway Business Forum, Warszawa-Kraków: 198 s.
- Taylor Z., 2007: Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce. IGiPZ PAN, Warszawa: 322 s.
- Woźny J., Potocki M. (red.): Ogólnopolska Baza Kolejowa, <http://bazakolejowa.pl/> [dostęp: 30.09.2013]
- Załuski D., 2009: Tereny pokolejowe PKP S.A. – szanse i możliwości przekształceń na nowe funkcje miejskie. W: Jarczewski W. (red.): Przestrzenne aspekty rewitalizacji – śródmieścia, blokowiska, tereny poprzemysłowe, pokolejowe i powojenne, 4. Instytut Rozwoju Miast, Kraków: 199–242.
- Załuski D., 2010a: Dworce kolejowe: śródmiejskie przestrzenie podróży. Wydział Architektury Politechniki Gdańskiej, Gdańsk: 158 s.
- Załuski D., 2010b: Modernizacja dworców PKP. W: Architektura-Murator, 5. Wyd. Murator, Warszawa: 36–41. <http://pkpsa.pl/> [dostęp: 14.09.2013]
- <http://www.stat.gov.pl/> [dostęp: 15.12.2014]
- <http://zabytkitechniki.pl/> [dostęp: 30.10.2013]