

**Ewelina Zabrodzka, Tomasz  
Podciborski**

---

**Ocena atrakcyjności przestrzeni  
Dworca Głównego PKP w Olsztynie w  
aspekcie preferencji podróżnych**

---

*Acta Scientiarum Polonorum. Administratio Locorum 12/4, 59-69*

---

2013

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej [bazhum.muzhp.pl](http://bazhum.muzhp.pl), gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach  
dozwolonego użytku.

## OCENA ATRAKCYJNOŚCI PRZESTRZENI DWORCA GŁÓWNEGO PKP W OLSZTYNIE W ASPEKCIE PREFERENCJI PODRÓŻNYCH

Ewelina Zabrodzka, Tomasz Podciborski

Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie

**Streszczenie.** Celem głównym była ocena atrakcyjności przestrzeni Dworca Głównego PKP w Olsztynie pod względem preferencji podróżnych oraz opracowanie wskaźników i ich mierników oraz zasad oceny. Oceniany obiekt podzielono na: przestrzeń otaczającą dworzec kolejowy, przestrzeń publiczną i pseudopubliczną hali dworca kolejowego oraz przestrzeń przejść podziemnych i peronów. W dalszej części w oparciu o przegląd literatury i badania ankietowe opracowano listę wskaźników i mierników atrakcyjności przestrzeni. Następnie sporządzono ocenę obiektu badawczego.

**Słowa kluczowe:** przestrzeń pseudopubliczna, przestrzeń publiczna, ład przestrzenny, dworzec kolejowy

### WPROWADZENIE

Przeglądając literaturę, napotkać można wiele definicji przestrzeni i różnych sposobów jej podziału. Ze względu na elementy ją tworzące w „Planowaniu przestrzennym dla rzeczoznawców...” 2010 wyróżniono przestrzeń: geodezyjną, geograficzną, ekonomiczną, ekologiczną, społeczną oraz kulturową. Z kolei autorzy opracowania „Podstawy teoretyczne gospodarki przestrzennej...” 2003 wydzielili przestrzeń: realną, fizyczną, fazową, ekologiczną, idealną, matematyczną, ekonomiczną oraz planistyczną.

Różne rodzaje przestrzeni i odmienny sposób ich podziału odnajdziemy także w przepisach prawa. W świetle obowiązujących przepisów przestrzeń dworców kolejowych zakwalifikować można jako wydzielony fragment przestrzeni publicznej, a w niektórych przypadkach przestrzeni pseudopublicznej. Obowiązującą definicję prawną przestrzeni publicznej wprowadzono w Ustawie z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym [Dz.U. 2003 nr 80 poz. 717], definiując ją jako: „obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb mieszkańców, poprawy jakości ich życia

---

Adres do korespondencji – Corresponding author: Tomasz Podciborski, Katedra Planowania i Inżynierii Przestrzennej, Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, ul. Prawocheńskiego 15, 10-719 Olsztyn, e-mail: tomasz.podciborski@uwm.edu.pl

i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego położenie oraz cechy funkcjonalno-przestrzenne”. W zdefiniowanej w ten sposób przestrzeni publicznej powinno się koncentrować życie w społecznościach. Od tego, w jakim jest ona stanie zależy jakość życia wszystkich jej użytkowników. W projektowaniu przestrzeni publicznej podstawową zasadą jest zapewnienie do niej pełnej dostępności, bez względu na rodzaj niepełnosprawności, ograniczenia mobilności czy percepcji. Cel ten jest głównie realizowany w oparciu o przepisy Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie [Dz.U. 2002 nr 75 poz. 690]. Niestety, wiele ładnie wykonanych fragmentów przestrzeni publicznej nie uwzględnia wszystkich potencjalnych użytkowników, szczególnie tych, dla których być może ta przestrzeń interakcji jest najbardziej potrzebna, tj. osób niepełnosprawnych i starszych. Często projektanci i władze samorządowe nie zauważają tego, projektując przestrzeń pełną barier architektonicznych, ograniczając tym samym możliwości wykorzystania potencjału osób niepełnosprawnych i starszych [Wysoki 2009].

Ze względu na to, że dworce kolejowe stały się kluczowym elementem miejskiej przestrzeni publicznej, dąży się do tego, by ich przestrzeń była dostępna dla szerszego grona osób, a sposób zagospodarowania podnosił ich atrakcyjność. Stanowiło to motywację do opracowania metody oceny atrakcyjności przestrzeni dworców kolejowych.

## **PODZIAŁ STACJI KOLEJOWYCH I ELEMENTÓW ICH PRZESTRZENI**

Na portalu Transport szynowy... 2014 wprowadzono następujący podział stacji kolejowych:

- osobowe, czyli takie, na których odbywa się ruch podróżnych i wymiana pasażerska, przystosowane są do odprawy podróżnych – posiadają kasy biletowe i informację oraz umożliwiają np. ekspedycję przesyłek pocztowych (konduktorskich), bagażowych itp.;
- towarowe, czyli takie, na których odbywa się obsługa ruchu towarowego z uwzględnieniem odprawy i przyjmowania przesyłek towarowych;
- osobowo-towarowe, czyli takie, które spełniają wymagania zarówno stacji osobowych (obsługa podróżnych), jak i stacji towarowych (obsługa przesyłek towarowych), ten typ stacji jest najbardziej popularny, gdyż w jednym miejscu realizowane są jednocześnie dwie usługi przewozowe.

Na portalu Szkolnictwo.pl... 2014 przedstawiono podział dworców ze względu na ich strukturę pionową. Wyróżniono następujące ich rodzaje:

- dworce z peronami i budynkiem recepcyjnym położonymi na jednym poziomie;
- dworce z peronami położonymi ponad poziomem terenu;
- dworce z peronami położonymi pod poziomem terenu, w wykopie lub w tunelu;
- dworce z peronami położonymi na różnych poziomach w układzie krzyżującym się, tzw. dworce krzyżowe, zwane też z jęz. niemieckiego dworcami wieżowymi;
- dworce z peronami położonymi na różnych poziomach w układzie równoległym.

Specyficznym rozwiązaniem był układ dworca przelotowego, którego układ jednostronny stosowany był pierwotnie na niektórych dworcach kolei Great Western w Anglii. Obejmował on dwa bliźniacze budynki recepcyjne zbudowane w jednej linii po stronie miasta – każdy z nich obsługiwał jeden kierunek ruchu; by znaleźć się bezpośrednio przy „swoim” budynku dworcowym, pociągi przejeżdżały przez rozjazd krzyżowy zlokalizowany między nimi. Rzadko spotykanym rozwiązaniem były też dworce czołowe z dwoma zespołami torów rozdzielonymi przez budynek recepcyjny, ukształtowany jak litera „T” lub leżące „E”.

W oparciu o przedstawione informacje Dworzec Główny PKP w Olsztynie można zakwalifikować do grupy dworców osobowych z peronami i budynkiem recepcyjnym położonymi na jednym poziomie, gdzie do peronów prowadzą tunele podziemne.

Do celów opracowania oceniany obiekt podzielono na: przestrzeń otaczającą dworzec kolejowy, przestrzeń publiczną i pseudopubliczną hali dworca kolejowego oraz przestrzeń przejść podziemnych i peronów. W ramach przedstawionego podziału wyodrębniono charakterystyczne elementy przestrzeni mające wpływ na atrakcyjność przestrzeni dworców kolejowych. Listę tych elementów opracowano podczas wywiadu na terenie dworca kolejowego w Olsztynie. Sto ankietowanych osób miało za zadanie wskazać pięć elementów przestrzeni niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania dworca kolejowego.

Wyróżniono 62 najczęściej pojawiające się elementy przestrzeni wraz z podziałem na grupy:

a) elementy przestrzeni otaczającej dworzec kolejowy: przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie dworca, postój taksówek, parking strzeżony, parking niestrzeżony, monitoring obiektu, podjazdy dla osób niepełnosprawnych, oświetlenie uliczne, bankomaty, biletomaty komunikacji miejskiej, hotele lub inne miejsca noclegowe zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie, punkty gastronomiczne, kioski RUCHU, aparaty telefoniczne, publiczne punkty dostępu do Internetu, szalet miejski, punkt informacji turystycznej, plan miasta, tablica informacyjna dla osób niepełnosprawnych wyposażona w system dźwiękowy, miejsca dla rowerów, miejsca dla palących, kwietniki oraz rabaty kwiatowe, kosze na śmieci, poczta lub punkt pocztowy, kwaciarnia;

b) elementy przestrzeni publicznej i pseudopublicznej hali dworca kolejowego: kasy biletowe, biletomaty, aparaty telefoniczne, bankomaty, publiczne punkty dostępu do Internetu, punkty gastronomiczne, kiosk RUCHU, ciągi pieszce przystosowane dla osób niepełnosprawnych, automatycznie rozsuwane drzwi wejściowe, przejścia między halami dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych, czytelne rozkłady jazdy, punkt informacyjny, winda lub podnośnik dla osób niepełnosprawnych, toalety dostosowane dla osób niepełnosprawnych, toalety dostosowane dla matek z dziećmi, odpowiednia liczba miejsc siedzących dla podróżnych, wydzielone pomieszczenie dla osób palących, oświetlenie wnętrza hali dworca, odpowiednia liczba koszy na śmieci, zegar, elektroniczne tablice z systemem głośnomówiącym wyświetlające aktualne informacje na temat zmian w rozkładzie jazdy;

c) elementy przestrzeni przejść podziemnych i peronów: monitoring, odpowiednie oświetlenie, rozkład jazdy pociągów, elektroniczne tablice z systemem głośnomówiącym wyświetlające aktualne informacje na temat zmian w rozkładzie jazdy, odpowiednia liczba miejsc siedzących dla podróżnych, odpowiednia liczba koszy na śmieci, zegar,

ciągi piesze przystosowane dla osób niepełnosprawnych, zadaszenie, bezpieczne przejście z hali dworca, podjazdy dla osób niepełnosprawnych, szalety, banery reklamowe, kioski RUCHU, publiczny punkt dostępu do Internetu, punkt gastronomiczny, bankomat.

## **OPRACOWANIE WSKAŹNIKÓW, MIERNIKÓW I ZASAD OCENY**

W dalszej części badań wybrane 62 elementy przestrzeni posłużyły do sporządzenia kwestionariusza ankietowego. Każdy ankietowany miał za zadanie określić siłę wpływu danego elementu przestrzeni na atrakcyjność dworca kolejowego. Autorzy podkreślają, że opracowana metoda jest subiektywna, co wynika z faktu, iż siłę wpływu poszczególnych elementów określono na podstawie własnej oceny osób ankietowanych, ale wyniki przeprowadzonej oceny będą cennym źródłem podczas prowadzenia prac remontowych lub rewitalizacyjnych. W opracowanym kwestionariuszu ankietowym siłę wpływu danego elementu przestrzeni na atrakcyjność dworca kolejowego określono w skali punktowej zawierającej się w przedziale od 0 do 3, przy czym 0 stanowi brak wpływu, natomiast 3 – bardzo duży wpływ danego elementu.

Badania ankietowe przeprowadzono na grupie 100 podróżnych, aby zawęzić listę elementów przestrzeni i określić w postaci wag siłę ich wpływu na atrakcyjność przestrzeni dworca kolejowego. Wybrane elementy przestrzeni wraz z ich wagami do celów opracowania nazwano wskaźnikami oceny atrakcyjności przestrzeni. Obliczone wartości pozwoliły na realizację kolejnego etapu.

### **Lista wskaźników wraz z wartościami ich wag**

1. Przestrzeń otaczająca dworzec kolejowy: przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie dworca [0,1074], oświetlenie uliczne [0,1073], podjazdy dla osób niepełnosprawnych [0,1065], kosze na śmieci [0,1039], postój taksówek [0,0983], bankomaty [0,0961], punkt informacji turystycznej [0,0961], szalety miejskie [0,0948], plan miasta [0,0948], tablice informacyjne dla osób niepełnosprawnych wyposażone w systemy dźwiękowe oraz symbole graficzne [0,0948].

2. Przestrzeń publiczna i pseudopubliczna hali dworców kolejowych: czytelne rozkłady jazdy [0,1043], zegar [0,1039], odpowiednia liczba miejsc siedzących dla podróżnych [0,1018], toalety dostosowane dla osób niepełnosprawnych [0,1005], biletomaty [0,0997], punkt informacyjny [0,0988], oświetlenie wnętrza hali dworca [0,0984], odpowiednia liczba koszy na śmieci [0,0984], bankomaty [0,0971], winda lub podnośnik dla osób niepełnosprawnych [0,0971].

3. Przestrzeń przejść podziemnych i peronów: rozkład jazdy pociągów [0,1307], odpowiednie oświetlenie [0,1302], bezpieczne przejście z hali dworca [0,1292], podjazdy dla osób niepełnosprawnych [0,1276], zadaszenie [0,1228], zegar [0,1218], odpowiednia liczba miejsc siedzących dla podróżnych [0,1196], odpowiednia liczba koszy na śmieci [0,1181].

Do przeprowadzenia oceny niezbędne było opracowanie mierników dla wcześniej wybranych wskaźników oceny.

**Lista mierników wraz z przyznaną punktacją za różne stany elementów przestrzeni**

1. Przestrzeń otaczająca dworzec kolejowy.

1.1. Miernik oceny lokalizacji przystanków komunikacji miejskiej: brak przystanków komunikacji miejskiej – 0 pkt; przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane w znacznym oddaleniu od hali dworcowej – 1 pkt; przystanki komunikacji miejskiej zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie hali dworcowej – 2 pkt.

1.2. Miernik oceny oświetlenia ulicznego: brak oświetlenia – 0 pkt; mimo lokalizacji lamp oświetleniowych występują miejsca niedoświetlone – 1 pkt; cały teren oświetlony – 2 pkt.

1.3. Miernik oceny występowania podjazdów dla osób niepełnosprawnych: brak podjazdów dla osób niepełnosprawnych – 0 pkt; podjazdy dla osób niepełnosprawnych występują sporadycznie – 1 pkt; podjazdy dla osób niepełnosprawnych w pełni zapewniają możliwość poruszania się osób z wózkami i na wózkach inwalidzkich w bezpośrednim sąsiedztwie dworca kolejowego – 2 pkt.

1.4. Miernik oceny lokalizacji koszy na śmieci: brak koszy na śmieci – 0 pkt; kosze rozmieszczone w dużych odległościach – 1 pkt; kosze rozmieszczone gęsto – 2 pkt.

1.5. Miernik oceny lokalizacji postoju taksówek: brak postoju taksówek – 0 pkt; postój taksówek zlokalizowany w znacznym oddaleniu od hali dworcowej – 1 pkt; postój taksówek zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie hali dworcowej – 2 pkt.

1.6. Miernik oceny lokalizacji bankomatów: brak bankomatów w bezpośrednim sąsiedztwie hali dworcowej – 0 pkt; w bezpośrednim sąsiedztwie dworca zlokalizowany bankomat tylko jednego banku – 1 pkt; w bezpośrednim sąsiedztwie dworca zlokalizowany bankomat więcej niż jednego banku – 2 pkt.

1.7. Miernik oceny lokalizacji punktu informacji turystycznej: brak informacji turystycznej – 0 pkt; punkt informacji turystycznej zlokalizowany w znacznym oddaleniu od hali dworcowej – 1 pkt; punkt informacji turystycznej zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie hali dworcowej – 2 pkt.

1.8. Miernik lokalizacji szaletów miejskich: brak szaletów miejskich – 0 pkt; szalety miejskie zlokalizowane w znacznym oddaleniu od hali dworcowej – 1 pkt; szalety miejskie zlokalizowane w bezpośrednim sąsiedztwie hali dworcowej – 2 pkt.

1.9. Miernik oceny lokalizacji planu miasta: brak planu miasta – 0 pkt; plan miasta mało czytelny lub zlokalizowany w znacznym oddaleniu od hali dworcowej – 1 pkt; plan miasta czytelny i zlokalizowany w bezpośrednim sąsiedztwie hali dworcowej – 2 pkt.

1.10. Miernik oceny występowania i lokalizacji tablic informacyjnych dla osób niepełnosprawnych wyposażonych w systemy dźwiękowe oraz symbole graficzne: brak tablic informacyjnych – 0 pkt; tablice zniszczone lub źle zlokalizowane – 1 pkt; tablice funkcjonujące i rozmieszczone prawidłowo – 2 pkt.

2. Przestrzeń publiczna i pseudopubliczna hali dworców kolejowych.

2.1. Miernik oceny czytelności rozkładów jazdy: brak aktualnych rozkładów jazdy pociągów – 0 pkt; rozkłady mało czytelne – 1 pkt; rozkłady czytelne – 2 pkt.

2.2. Miernik oceny lokalizacji zegara: brak zegara – 0 pkt; zegar zlokalizowany w mało widocznym miejscu i mało czytelny – 1 pkt; zegar duży czytelny zlokalizowany w widocznym miejscu – 2 pkt.



2.3. Miernik występowania miejsc siedzących dla podróżnych: brak miejsc dla podróżnych – 0 pkt; zbyt mała liczba miejsc dla podróżnych – 1 pkt; odpowiednia liczba miejsc dla podróżnych – 2 pkt.

2.4. Miernik oceny występowania i lokalizacji toalet dla osób niepełnosprawnych: brak toalet dla niepełnosprawnych – 0 pkt; toalety dla osób niepełnosprawnych zlokalizowane na innym poziomie dworca niż hala – 1 pkt; toalety dla osób niepełnosprawnych zlokalizowane na tym samym poziomie dworca, co hala – 2 pkt.

2.5. Miernik oceny lokalizacji biletomatów: brak biletomatów – 0 pkt; biletomaty zlokalizowane w miejscu trudno dostępnym dla osób niepełnosprawnych – 1 pkt; biletomaty zlokalizowane w miejscu monitorowanym i dostępnym dla osób niepełnosprawnych – 2 pkt.

2.6. Miernik oceny punktu informacyjnego: brak punktu informacyjnego – 0 pkt; punkt informacyjny otwarty w wydzielonych godzinach – 1 pkt; punkt informacyjny otwarty całodobowo – 2 pkt.

2.7. Miernik oceny oświetlenia wnętrza hali dworca: brak oświetlenia hali dworca – 0 pkt; na terenie hali występują miejsca niedoświetlone – 1 pkt; teren hali w pełni oświetlony – 2 pkt.

2.8. Miernik oceny liczby koszy na śmieci: brak koszy na śmieci – 0 pkt; kosze rozmieszczone w dużych odległościach – 1 pkt; kosze rozmieszczone gęsto – 2 pkt.

2.9. Miernik oceny lokalizacji bankomatów: brak bankomatów na terenie hali dworcowej – 0 pkt; w hali dworcowej zlokalizowany bankomat tylko jednego banku – 1 pkt; w hali dworcowej zlokalizowany bankomaty więcej niż jednego banku – 2 pkt.

2.10. Miernik oceny lokalizacji windy lub podnośnika dla osób niepełnosprawnych: brak podnośnika lub windy w przypadku konieczności jego lub jej lokalizacji – 0 pkt; zlokalizowana winda lub podnośnik muszą być obsługiwane przez przywołane osoby trzecie – 1 pkt; zlokalizowane windy i podnośniki są w pełni sprawne – 2 pkt.

3. Przestrzeń przejść podziemnych i peronów.

3.1. Miernik oceny lokalizacji rozkładu jazdy pociągów: brak rozkładu jazdy pociągów lub rozkłady jazdy pociągów zniszczone – 0 pkt; rozkłady jazdy pociągów mało czytelne lub źle zlokalizowane – 1 pkt; rozkłady jazdy pociągów czytelne i rozmieszczone prawidłowo – 2 pkt.

3.2. Miernik oceny oświetlenia: brak oświetlenia – 0 pkt; na terenie przejść podziemnych i peronów występują miejsca niedoświetlone – 1 pkt; cała przestrzeń przejść podziemnych i peronów doświetlona – 2 pkt.

3.3. Miernik oceny bezpiecznego przejścia z hali dworca na perony: przejścia niebezpieczne – 0 pkt; przejścia mało bezpieczne – 1 pkt; przejścia bezpieczne – 2 pkt.

3.4. Miernik oceny podjazdów dla osób niepełnosprawnych: brak podjazdów dla osób niepełnosprawnych – 0 pkt; istnieje możliwość skorzystania z podjazdu przez osoby niepełnosprawne tylko z pomocą osób trzecich – 1 pkt; istnieje możliwość skorzystania z podjazdu przez osoby niepełnosprawne bez konieczności korzystania z pomocy osób trzecich – 2 pkt.

3.5. Miernik oceny zadaszenia: brak zadaszenia – 0 pkt; zadaszenie częściowo chroni podróżnych przed słońcem, wiatrem, deszczem i śniegiem – 1 pkt; zadaszenie w pełni chroni podróżnych przed słońcem, wiatrem, deszczem i śniegiem – 2 pkt.

3.6. Miernik oceny lokalizacji zegara: brak zegara – 0 pkt; zegar zlokalizowany w mało widocznym miejscu i mało czytelny – 1 pkt; zegar duży, czytelny, zlokalizowany w widocznym miejscu – 2 pkt.

3.7. Miernik występowania miejsc siedzących dla podróżnych: brak miejsc dla podróżnych – 0 pkt; zbyt mała liczba miejsc dla podróżnych – 1 pkt; odpowiednia ilość miejsc dla podróżnych – 2 pkt.

3.8. Miernik oceny liczby koszy na śmieci: brak koszy na śmieci – 0 pkt; kosze rozmieszczone w dużych odległościach – 1 pkt; kosze rozmieszczone gęsto – 2 pkt.

W oparciu o przeprowadzony przegląd literatury, przepisów prawa oraz własne doświadczenie opracowano następujące zasady oceny:

- a) ocenę należy przeprowadzić podczas wywiadu terenowego;
- b) do oceny należy wykorzystać wskaźniki oraz mierniki opisane w tym opracowaniu;
- c) wyniki oceny proponuje się zestawić w uproszczonej karcie oceny;
- d) prowadząc ocenę obiektu, należy oceniać oddzielnie wydzielone przestrzenie: przestrzeń otaczającą dworzec kolejowy, przestrzeń publiczną i pseudopubliczną hali dworca kolejowego oraz przestrzeń przejść podziemnych i peronów;
- e) proponuje się, aby do oceny wykorzystać następującą skalę punktacji:
  - I – atrakcyjność przestrzeni lub dworca bardzo wysoka  $1,5000 \leq x \leq 2,0000$ ,
  - II – atrakcyjność przestrzeni lub dworca wysoka  $1,0000 \leq x < 1,5000$ ,
  - III – atrakcyjność przestrzeni lub dworca średnia  $0,5000 \leq x < 1,0000$ ,
  - IV – atrakcyjność przestrzeni lub dworca niska  $0,0000 \leq x < 0,5000$ .

## CHARAKTERYSTYKA OBIEKTU BADAWCZEGO

Dworzec Olsztyn Główny jest największym dworcem kolejowym w województwie warmińsko-mazurskim. Położony jest przy Placu Konstytucji 3 Maja 1. Do użytku został oddany w 1971 r. Ma dwie kondygnacje nadziemne i jedną podziemną. Do hali głównej budynku prowadzą dwa centralne wejścia, naprzeciwko których usytuowane są kasy biletowe i informacja dla podróżnych. Po lewej stronie holu głównego znajduje się zejście do tunelu prowadzącego do peronów. Po prawej stronie holu napotkamy wejście na pierwsze piętro oraz przejście do dworca PKS. Wyższa kondygnacja budynku przeznaczona jest na prowadzenie małych sklepików i punktów gastronomicznych, jednakże w chwili obecnej została wyłączona z eksploatacji. W latach 2001–2005 wykonano remonty bieżące pokrycia dachu, wymianę instalacji elektrycznej, naprawę oświetlenia oraz remont stropu dachu holu dworca. W 2008 r. przeprowadzono wymianę instalacji wodno-kanalizacyjnej, wymianę przyłącza kanalizacji sanitarnej oraz przebudowę ogólnodostępnych toalet, które znajdowały się w piwnicach. Na parterze natomiast wykonano WC dla osób niepełnosprawnych oraz matek z dziećmi. Na terenie kompleksu dworca znajdują się cztery perony, w których skład wchodzi siedem osi peronowych. Nad peronami znajdują się wiaty wykonane ze stalowych konstrukcji. Peron jest wyposażony w system informacji akustycznej (megafony). Dworzec dobowo obsługuje 108 pociągów w ciągu doby. Rocznie odprawia prawie 930 000 pasażerów.



Tabela 1. Uproszczona karta oceny atrakcyjności przestrzeni Głównego Dworca Kolejowego w Olszynie  
 Table 1. Card of estimate of attractiveness of Olsztyn Central Railway Station

| Przestrzeń otaczającą dworzec kolejowy<br>Area enclosing station railroad |                                     |  |                          | Przestrzeń publiczna i pseudopubliczna linii dworca kolejowego<br>Public area and pseudo public area of railroad station |                |  |                          | Przestrzeń przejść podziemnych i peronów<br>Area underground passage and platforms |                |  |                          |
|---|-------------------------------------|--|--------------------------|--|----------------|--|--------------------------|--|----------------|--|--------------------------|
| A   | B                                   | C  | D                        | E  | F              | G  | H                        | I  | J              | K  | L                        |
| 1   | 2                                   | 3  | 4                        | 5  | 6              | 7  | 8                        | 9  | 10             | 11                                       | 12                       |
| numer<br>wskaznika<br>number<br>of index                                  | waga<br>weight<br>value of<br>meter | wartość<br>miernika<br>value of<br>meter | wartość B·C<br>value B·C | numer<br>wskaznika<br>number<br>of index   | waga<br>weight | wartość<br>miernika<br>value<br>of meter | wartość F·G<br>value F·G | numer<br>wskaznika<br>number<br>of index   | waga<br>weight | wartość<br>miernika<br>value of<br>meter | wartość J·K<br>value J·K |
| 1.1.  | 0,1074                              | 2  | 0,2148                   | 2.1.   | 0,1043         | 2  | 0,2086                   | 3.1.   | 0,1307         | 0  | 0,0000                   |
| 1.2.  | 0,1073                              | 2  | 0,2146                   | 2.2.   | 0,1039         | 2  | 0,2078                   | 3.2.   | 0,1302         | 1  | 0,1302                   |
| 1.3.  | 0,1065                              | 0  | 0,0000                   | 2.3.   | 0,1018         | 1  | 0,1018                   | 3.3.   | 0,1292         | 2  | 0,2584                   |
| 1.4.  | 0,1039                              | 1  | 0,1039                   | 2.4.   | 0,1005         | 2  | 0,2010                   | 3.4.   | 0,1276         | 0  | 0,0000                   |
| 1.5.  | 0,0983                              | 2  | 0,1966                   | 2.5.   | 0,0997         | 2  | 0,1994                   | 3.5.   | 0,1228         | 2  | 0,2456                   |
| 1.6.  | 0,0961                              | 0  | 0,0000                   | 2.6.   | 0,0988         | 2  | 0,1976                   | 3.6.   | 0,1218         | 2  | 0,2436                   |
| 1.7.  | 0,0961                              | 1  | 0,0961                   | 2.7.   | 0,0984         | 2  | 0,1968                   | 3.7.   | 0,1196         | 2  | 0,2392                   |
| 1.8.  | 0,0948                              | 0  | 0,0000                   | 2.8.   | 0,0984         | 1  | 0,0984                   | 3.8.   | 0,1181         | 1  | 0,1181                   |
| 1.9.  | 0,0948                              | 0  | 0,0000                   | 2.9.   | 0,0971         | 2  | 0,1942                   | -  | ∑1,0000        | 10                                       | 1,2351                   |

cd. tabeli I  
cont. table I

| 1   | 2             | 3                           | 4             | 5  | 6             | 7  | 8             | 9                                  | 10 | 11 | 12 |
|---|---------------|-----------------------------|---------------|--|---------------|--|---------------|------------------------------------|----|----|----|
| 1.10.   | 0,0948        | 1                           | 0,0948        | 2.10.  | 0,0971        | 0  | 0,0000        | -                                  | -  | -  | -  |
| -   | $\sum 1,0000$ | 9                           | <b>0,9208</b> | -  | $\sum 1,0000$ | 16   | <b>1,6056</b> | -                                  | -  | -  | -  |
| Klasy atrakcyjności<br>Classes of attractiveness                  |               | Wartość<br>Value            |               | Rodzaj przestrzeni<br>Kind or area   |               | Klasy atrakcyjności<br>Classes of attractiveness |               | Wartość oceny<br>Value of estimate |    |    |    |
| I – atrakcyjność bardzo<br>wysoka<br>I – attractiveness high very |               | $1,5000 \leq x \leq 2,0000$ |               | przestrzeń otaczająca dworzec kolejowy<br>area enclosing station railroad  |               | III  |               | <b>0,9208</b>                      |    |    |    |
| II – atrakcyjność wysoka<br>II – high attractiveness              |               | $1,0000 \leq x < 1,5000$    |               | przestrzeń publiczna i pseudopubliczna hali dworca<br>kolejowego<br>public area and pseudo public room of railroad station |               | I  |               | <b>1,6056</b>                      |    |    |    |
| III – atrakcyjność średnia<br>III – average attractiveness        |               | $0,5000 \leq x < 1,0000$    |               | przestrzeń przejść podziemnych i peronów<br>area underground passage and platforms   |               | II   |               | <b>1,2351</b>                      |    |    |    |
| IV – atrakcyjność niska<br>IV – low attractiveness                |               | $0,0000 \leq x < 0,5000$    |               | ogólna klasa atrakcyjności przestrzeni obiektu<br>general class of attractiveness of area of object                        |               | II   |               | <b>1,2538</b>                      |    |    |    |

Źródło: opracowanie własne  
Source: own study

## OCENA ATRAKCYJNOŚCI DWORCA GŁÓWNEGO PKP W OLSZTYNIE

Ocenę wydzielonych przestrzeni obiektu przeprowadzono 5 lipca 2013 r. podczas wywiadu terenowego. W ramach tego zadania wypełniono uproszczoną kartę oceny atrakcyjności dworca kolejowego. Wzór kart wraz z częściowymi wynikami oceny przedstawiono w tabeli 1.

W tabeli 1 zaprezentowano wyniki uzyskane w każdej części przestrzeni dworca oddzielnie: dla przestrzeni otaczającej, dla hali dworca oraz dla peronów i przejść podziemnych. Końcowy wynik otrzymano po wyciągnięciu z trzech wyników końcowych średniej arytmetycznej.

## WNIOSKI

W ramach tego opracowania przeprowadzono ocenę atrakcyjności wybranego fragmentu przestrzeni publicznej rozumianej jako obszar o szczególnym znaczeniu dla zaspokojenia potrzeb jego użytkowników, poprawy jakości ich życia i sprzyjający nawiązywaniu kontaktów społecznych ze względu na jego cechy funkcjonalno-przestrzenne. Za obiekt badawczy przyjęto Dworzec Główny PKP w Olsztynie. W oparciu o wyniki weryfikacji metody oceny atrakcyjności przestrzeni publicznej oraz analizę literatury i przepisów prawa sformułowano następujące wnioski:

1. Przestrzeń publiczna to obszar, który ma szczególne znaczenie dla zaspokojenia potrzeb ludności.

2. Przestrzeń publiczna powinna być czytelna, bezpieczna, a ograniczoność jej dostępności powinna być zmniejszona do minimum.

3. Rozwiązania przestrzenne opisywanej przestrzeni powinny uwzględniać potrzeby osób niepełnosprawnych i starszych.

4. Do opracowania metody wytypowano 28 elementów przestrzeni mających największy wpływ na kształtowanie atrakcyjnej przestrzeni dworców kolejowych. Elementy te wybrano na podstawie badania ankietowego przeprowadzonego na grupie 100 podróżnych. Wytypowanie najistotniejszych elementów przestrzeni umożliwiło sporządzenie wskaźników i ich mierników, które mogą posłużyć do przeprowadzenia analizy atrakcyjności.

5. Na podstawie analizy wyników oceny całą przestrzeń Dworca Głównego PKP w Olsztynie zakwalifikowano do II klasy atrakcyjności (przeźrzeń atrakcyjna). Najwyższą notę otrzymała przestrzeń publiczna i pseudopubliczna hali dworca kolejowego, plasując się w I klasie atrakcyjności (przeźrzeń bardzo atrakcyjna), natomiast najgorszą – przestrzeń otaczająca dworzec kolejowy, kwalifikując się do III klasy atrakcyjności (przeźrzeń średnio atrakcyjna).

## PIŚMIENNICTWO

- Planowanie przestrzenne dla rzeczoznawców majątkowych, zarządców oraz pośredników w obrocie nieruchomościami, 2010. Red. R. Cymerman. Wydawnictwo Educaterra, Olsztyn.
- Podstawy teoretyczne gospodarki przestrzennej i zarządzania przestrzenią, 2003. Red. T. Bajeroski. Wydawnictwo UWM, Olsztyn.
- Podstawy planowania i projektowania urbanistycznego, 2011. Red. R. Cymerman. UWM w Olsztynie.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 kwietnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budynki i ich usytuowanie. Dz.U. z 2002 nr 75, poz. 690.
- Szkolnictwo.pl, [http://www.szkolnictwo.pl/szukaj,szukaj,Dworzec\\_kolejowy](http://www.szkolnictwo.pl/szukaj,szukaj,Dworzec_kolejowy), dostęp: 5.03.2014 r.
- Transport szynowy. Niezależna strona informacyjna, <http://ww.transportszynowy.pl/kolstacje-podzial.php#p1>, dostęp: 5.03.2014 r.
- Ustawa z dnia 27 marca 2003 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, Dz.U. z 2003 r., nr 80, poz. 717
- Wysocki M., 2009. Dostępna przestrzeń publiczna. Samorząd równych szans. Fundacja Instytut Rozwoju Regionalnego, Kraków.

## ASSESSMENT OF ATTRACTIVENESS OF THE CENTRAL RAILWAY STATION IN OLSZTYN IN THE CONTEXT OF TRAVELLERS' PREFERENCE

**Abstract.** The main aim of this paper was to assess and elaborate indicators and their metrics and rules of the assessment of attractiveness of the Central Railway Station in Olsztyn in the context of travelers' preference. The assessed building was divided into: space surrounding the railway station, public space and pseudo public hall space station and subways and platforms. In the following part, based on the literature and a survey, there was compiled a list of indicators and measures of the attractiveness of the space. After a brief characterization of the studied object there was carried out its assessment.

**Key words:** pseudo-public space, public space, spatial order, the railway station

Zaakceptowano do druku – Accepted for print: 13.10.2013