

Katarzyna Pałubka*

orcid.org/0000-0002-3628-6421

Problemy ochrony i modernizacji zabytków kolejowych. Czy w Polsce mamy „politykę konserwatorską” w tym zakresie

Railway Monument Protection and Modernization Problems: Is There a Relevant “Conservation Policy” in Poland

Słowa kluczowe: zabytki techniki, dziedzictwo kolejowe, polityka konserwatorska, modernizacja kolei, zarządzanie dziedzictwem

Keywords: technical monuments, railway heritage, conservation policy, railway modernization, heritage management

Wprowadzenie

W ostatnich latach infrastruktura kolejowa w Polsce stała się obszarem intensywnych przemian, których konsekwencje dotyczą również dziedzictwa kulturowego. Od dekady obserwuje się wyraźny wzrost liczby inwestycji modernizacyjnych, które wpływają na zabytki kolejowe, często prowadząc do ich przekształcenia lub likwidacji. Zgodnie z „Master planem dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku” [Master plan 2008] działania te mają na celu nie tylko poprawę jakości świadczonych usług, lecz także ochronę i renowację obiektów zabytkowych. Sektor ten, uzyskujący wsparcie z funduszy unijnych, staje przed wyzwaniami wynikającymi z konieczności dostosowania starych budynków oraz infrastruktury do współczesnych standardów i norm technicznych, co ma ogromne znaczenie w kontekście ochrony zabytków oraz ekonomicznej efektywności inwestycji. Artykuł przedstawia diagnozę stanu ochrony dziedzictwa kolejowego w Polsce na tle działań restrukturyzacyjnych, polityki konserwatorskiej oraz współpracy między służbami ochrony zabytków a spółkami kolejowymi. Analiza oparta jest na raportach organów konserwatorskich, badaniach środowisk naukowych, raportach opracowywanych do

Introduction

In recent years, the railway infrastructure in Poland has undergone intensive changes, the consequences of which also affect cultural heritage. For a decade, there has been a marked increase in the number of modernization projects affecting railway monuments, often leading to their transformation or liquidation. According to the Master Plan for Railway Transport in Poland until 2030 [Master plan 2008], these measures are aimed not only at improving the quality of services provided, but also at protecting and renovating historic buildings. The sector, enjoying support from EU funds, faces challenges resulting from the need to adapt old buildings and infrastructure to contemporary standards and technical norms, which is of great importance in the context of monument protection and the economic efficiency of projects. The article presents an assessment of the current state of railway heritage protection efforts in Poland in the context of the implemented restructuring measures, conservation policies, as well as cooperation between monument protection services and railway companies. The analysis is based on reports from conservation authorities, research by scientific circles, reports prepared for stra-

* dr inż., Uniwersytet Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie, Wydział Nauk Historycznych, Instytut Historii Sztuki

* Ph.D. Eng., Cardinal Stefan Wyszyński University in Warsaw, Faculty of Historical Sciences, Institute of Art History

Cytowanie / Citation: Pałubka K. Railway Monument Protection and Modernization Problems: Is There a Relevant “Conservation Policy” in Poland. *Wiadomości Konserwatorskie – Journal of Heritage Conservation* 2026, 85:70–83

Otrzymano / Received: 26.07.2025 • **Zaakceptowano / Accepted:** 17.10.2025

doi: 10.48234/WK85POLICY

Praca dopuszczona do druku po recenzjach

Article accepted for publishing after reviews

dokumentów strategicznych oraz samych dokumentach strategicznych dotyczących transformacji kolei i zasobu zabytkowego.

Stan badań

Artykuł stanowi podsumowanie działań podejmowanych w ramach polityki konserwatorskiej w latach 2018–2024. Punktem wyjścia jest rok 2018, w którym odnotowano wyraźną intensyfikację procesów modernizacyjnych dotyczących zabytków kolejowych, przejawiającą się znacznym wzrostem liczby wniosków wpływających do urzędów konserwatorskich. W tekście diagnozowane są główne problemy pojawiające się we współpracy służb konserwatorskich ze spółkami kolejowymi. Omówiono zarówno genezę zmian restrukturyzacyjnych, które prowadzą do degradacji dziedzictwa kolejowego, jak i nieefektywność zarządzania w spółkach kolejowych, która doprowadziła do wielu nieprzeemyślanych decyzji, uszczuplając znacząco zasób zabytkowy. Ponadto w artykule zwrócono uwagę na braki w identyfikacji tego zasobu oraz niedostateczne przygotowanie służb konserwatorskich do jego wartościowania i typowania. Zauważono też problem niewystarczającego rozpoznania zasobu i trudności w wyłanianiu obiektów reprezentatywnych, mimo istnienia licznych opracowań przekrojowych identyfikujących dziedzictwo zabytkowych kolei, takich jak *Rozwój sieci kolejowej w Polsce* [Lijewski, Koziarski 1995], *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce* [Taylor 2007], *Historia kolei w Polsce. Od parowozu do pendolino* [Dylewski 2022] czy dwutomowa praca *Architektura dworców kolejowych w Polsce w XIX i XX wieku. Od wozowni do katedry. Hala peronowa w architekturze dworców* [Wesołowski 2014]. Istotną rolę w identyfikacji i ochronie tego zasobu odgrywają także organizacje społeczne, w tym Fundacja Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego – Muzeum Kolejnictwa oraz Wielkopolskie Towarzystwo Ochrony Zabytków Kolejnictwa.

Artykuł opiera się na analizach prowadzonych przez środowiska naukowe i wojewódzkich konserwatorów zabytków. Jednym z pierwszych rezultatów tych działań była konferencja naukowa „Forum Konserwatorskie 2020” [*Dziedzictwo architektoniczne* 2020], podsumowująca dotychczasowe problemy pojawiające się we współpracy służb konserwatorskich ze spółkami kolejowymi. Jej efektem były postulaty powołanego w 2019 r. zespołu eksperckiego – w składzie: Piotr Gerber, Michał Jerczyński, Jakub Krzyczkowski, Katarzyna Pałubska i Janusz Rymśa – dotyczące kategoryzacji i wartościowania zasobu zabytków kolejowych, postępowania z obiektami kolejnictwa oraz wsparcia służb konserwatorskich, przewidziane do wdrażania w dłuższej perspektywie, w tym w systemie prawnym [Rymśa 2020, s. 105–108].

Następnie w latach 2020–2022 opracowane zostały raporty wojewódzkich konserwatorów zabytków (dalej WKZ) oraz Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego (dalej MKiDN), wykorzystane także na potrzeby opracowania „Krajowego programu ochrony

tegic documents, and the strategic documents themselves concerning the transformation of the railways and historic resources.

State of research

The article summarizes the activities undertaken as part of the conservation policy in the years 2018–2024. The starting point is 2018, which saw a marked intensification of modernization processes concerning railway monuments, manifested in a significant increase in the number of applications submitted to conservation authorities. The text diagnoses the main problems arising in the cooperation between conservation services and railway companies. It discusses both the origins of the restructuring changes that are leading to the degradation of railway heritage and the inefficiency of management in railway companies, which has led to many ill-considered decisions, significantly depleting the heritage resource. In addition, the article draws attention to shortcomings in the identification of this resource and the insufficient preparation of conservation services for its valuation and selection. It also notes the problem of insufficient recognition of the resources and difficulties in selecting representative structures, despite the existence of numerous cross-sectional studies identifying the heritage of historic railways, such as *Rozwój sieci kolejowej w Polsce* [Lijewski, Koziarski 1995], *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce* [Taylor 2007], *Historia kolei w Polsce. Od parowozu do Pendolino* [Dylewski 2022] and the two-volume work *Od wozowni do katedry. Hala peronowa w architekturze dworców* [Wesołowski 2014]. Social organizations also play an important role in identifying and protecting this resource, including the Foundation for the Protection of Industrial Heritage – Railway Museum and the Greater Polish Society for the Protection of Railway Monuments.

The article is based on analyses conducted by scientific circles and provincial conservators of monuments. One of the first results of these activities was the “Forum Konserwatorskie 2020” academic conference [*Dziedzictwo architektoniczne* 2020], which summarized the problems that had arisen so far in the cooperation between conservation services and railway companies. This resulted in proposals from an expert team established in 2019, consisting of Piotr Gerber, Michał Jerczyński, Jakub Krzyczkowski, Katarzyna Pałubska, and Janusz Rymśa, concerning the categorization and valuation of railway monuments, the handling of railway facilities, and support for conservation services, to be implemented in the long term, including in the legal system [Rymśa 2020, pp. 105–108].

Subsequently, in 2020–2022, reports were prepared by provincial conservators of monuments (hereinafter referred to as WKZ) and the Ministry of Culture and National Heritage (hereinafter referred to as MKiDN), which were also used for the purposes of developing the National Program for the Protection and Care of Monuments for 2023–2026 (hereinafter referred to as

zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023–2026” (dalej KPOZ), które w zadaniu dotyczącym kolei było już realizowane we współpracy z Ministerstwem Infrastruktury i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Wy-miernym efektem prac przygotowawczych do KPOZ był raport mający na celu wstępne kompleksowe rozpoznanie zasobu kolejowego wykonany na zlecenie Narodowego Instytutu Konserwacji Zabytków (dalej NIKZ) z 2024 r. pt. „Raport. Zabytki architektury i techniki kolejowej. Typologia, zasoby, stan zachowania, rekomendacje” [Jerczyński 2024].

Geneza zmian restrukturyzacyjnych i degradacji dziedzictwa kolejowego

W 1990 r. w Polsce czynnych było 26,2 tys. km linii kolejowych, w tym 2,2 tys. km linii wąskotorowych [Beim 2013]. Wdrożenie reform wolnorynkowych po 1989 r. doprowadziło do głębokiego kryzysu kolei, będącego w znacznej mierze konsekwencją upadku dużych państwowych zakładów pracy. W latach 1992–1995 oraz w 2000 r. przeprowadzono masową likwidację linii kolejowych, której następstwem było rozkradanie nieczynnych torów. W okresie 1991–2001 zamknięto 4507 km linii normalnotorowych i 1422 km linii wąskotorowych, a w latach 1991–2005 wydano decyzje o likwidacji 3542 km linii kolejowych. W 2001 r. przedsiębiorstwo Polskie Koleje Państwowe zaprzestało eksploatacji wszystkich kolei wąskotorowych [Kaczorowski, Misiaszek-Przybyszewski 2018, s. 272–274].

Przyjmuje się, że w latach 1991–2017 zlikwidowano łącznie 3733 km tras kolejowych na terenie całej Polski. W okresie 2018–2020 formalnie przywrócono status linii kolejowych 175 km tras. Zestawienie wszystkich zlikwidowanych linii w latach 1991–2021 zawiera artykuł *W 30 lat zlikwidowano 3733 km szlaków kolejowych. Od 2015 roku przywrócono do użytku 196 km* autorstwa Adriana Izydorka [2021].

W 1999 r. reforma administracyjna dała możliwość przejmowania linii kolejowych przez samorządy wojewódzkie. Doprowadziło to do utrudnień komunikacyjnych w zakresie łączności między województwami, a także do komplikacji kwestii własności gruntów i odpowiedzialności właścicielskiej za stan techniczny zasobu kolejowego. Dopiero w 2019 r. znowelizowano przepisy o transporcie kolejowym [Program Kolej Plus], zmieniając klasyfikację gruntów kolejowych z użytkowania wieczystego na grunty własnościowe, co uprościło procedury przejmowania linii kolejowych przez samorządy województw [Kaczorowski, Misiaszek-Przybyszewski 2018, s. 274–275].

Z kolei ustawa z 8 września 2000 r. o komercjalizacji, restrukturyzacji i prywatyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe” (Dz.U. 2000, nr 84, poz. 948) doprowadziła w 2001 r. do przekształcenia tego przedsiębiorstwa w spółkę akcyjną Skarbu Państwa (PKP S.A.), która przejęła jego prawa i obowiązki. Obiekty budowlane i urządzenia techniczne stacji oraz linii kolejowych, które przez lata stanowiły

KPOZ), which, in the task concerning railways, was already implemented in cooperation with the Ministry of Infrastructure and PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. A measurable result of the preparatory work for the KPOZ was a report aimed at a preliminary comprehensive survey of railway resources, commissioned by the National Institute for the Conservation of Monuments (hereinafter referred to as NIKZ) in 2024, entitled “Report. Monuments of railway architecture and technology. Typology, resources, state of preservation, recommendations” [Jerczyński 2024].

The origins of restructuring changes and the degradation of railway heritage

In 1990, Poland had 26,200 km of active railway lines, including 2,200 km of narrow-gauge lines [Beim 2013]. The implementation of free market reforms after 1989 led to a deep crisis in the railway sector, largely as a consequence of the collapse of large state-owned enterprises. Between 1992 and 1995, and in 2000, a massive liquidation of railway lines took place, resulting in the theft of disused tracks. Between 1991 and 2001, 4,507 km of standard-gauge lines and 1,422 km of narrow-gauge lines were closed, and between 1991 and 2005, decisions were made to close 3,542 km of railway lines. In 2001, Polskie Koleje Państwowe (Polish State Railways) ceased operation of all narrow-gauge railways [Kaczorowski, Misiaszek-Przybyszewski 2018, pp. 272–274].

It is estimated that between 1991 and 2017, a total of 3,733 km of railway lines were closed down throughout Poland. Between 2018 and 2020, 175 km of railway lines were formally restored. A list of all lines closed between 1991 and 2021 can be found in the article *W 30 lat zlikwidowano 3733 km szlaków kolejowych. Od 2015 roku przywrócono do użytku 196 km* by Adrian Izydorek [2021].

In 1999, administrative reform made it possible for provincial governments to take over railway lines. This led to transport difficulties in terms of connections between provinces, as well as complications regarding land ownership and responsibility for the technical condition of railway assets. It was not until 2019 that the regulations on rail transport were amended [Kolej Plus Program], changing the classification of railway land from perpetual usufruct to proprietary land, which simplified the procedures for the takeover of railway lines by provincial governments [Kaczorowski, Misiaszek-Przybyszewski 2018, pp. 274–275].

In turn, the Act of September 8, 2000, on the commercialization, restructuring, and privatization of the state-owned enterprise Polskie Koleje Państwowe (Dz.U. 2000, No. 84, item 948) led to the transformation of this enterprise into a joint-stock company of the State Treasury (PKP S.A.) in 2001, which took over its rights and obligations. The buildings and technical equipment of stations and railway lines, which for years constituted a coherent whole in terms of func-

spójną całość pod względem funkcjonalnym i kompozycyjnym, od 2001 r. zostały rozdzielone przynajmniej między dwa różne podmioty prawne: PKP S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Powoduje to liczne problemy organizacyjne, estetyczne, a także konserwatorskie. Nowoczesne perony sąsiadują z nieczynnymi, zdegradowanymi budynkami dworców, występują różnice w wysokości peronów, brakuje koordynacji inwestycji między spółkami, zaś granice własności manifestują się w postaci nieestetycznych płotów oddzielających budynki stacji PKP S.A. od peronów należących do PKP PLK S.A. [Jerczyński 2020, s. 44; Jerczyński 2024, s. 116].

Trudna sytuacja finansowa PKP S.A., zarządzającej większością dworców, przyczyniła się do zaniedbania bieżących prac przy utrzymaniu infrastruktury, co doprowadziło do szybkiej degradacji zabytkowych budynków stacyjnych. Ponadto problemy z regulacją stanu prawnego nieruchomości kolejowych oraz koszty ich utrzymania skutkowały likwidacją wielu obiektów uznanych za zbędne lub przestarzałe. Powszechny wandalizm, podpalenia i grabieże nieczynnych obiektów dodatkowo pogłębiły kryzys, prowadząc do głębokiej degradacji dziedzictwa kolejowego w Polsce. Dodatkowym wyzwaniem w zachowaniu reprezentatywnych cech zasobu, poza historyczną architekturą dworcową, była ochrona oryginalnych konstrukcji inżynierskich, które sukcesywnie usuwano, złomowano i sprzedawano. Odpowiedzialna za zarządzanie infrastrukturą kolejową spółka PKP PLK S.A. w praktyce przyjęła model cyklicznej, lecz biernej weryfikacji technicznej zasobu, bez inicjowania działań naprawczych. Poza obiektami typu mosty czy wiadukty wiele cennych elementów infrastruktury kolejowej zostało bezpowrotnie utraconych. Jak wskazuje Waldemar Affelt [2013], najstarsze pozostałości techniki kolejowej w Polsce liczą ok. 160 lat, a ich przetrwanie często wiąże się raczej z wtórnym wykorzystaniem, niż z zachowaniem pierwotnej funkcji.

Procesy likwidacyjne sieci kolejowej uległy ograniczeniu po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej w 2004 r., choć efekt w postaci spowolnienia rozbiórek i złomowania nieczynnych linii nastąpił znacznie później, dopiero na początku 2018 r. Było to konsekwencją wewnętrznych zarządzeń PKP S.A. i wsparcia modernizacji kolei ogromnymi środkami infrastrukturalnymi Unii Europejskiej [Jerczyński 2024, s. 29–30, 69]. Duża pula tych funduszy nie uwzględniła wcześniejszej identyfikacji i wartościowania zasobu zabytkowej infrastruktury i zabudowy ani konieczności systemowej ochrony najbardziej wartościowych i reprezentatywnych obiektów. Rozpoczęty proces modernizacji w początkowej fazie w dużej mierze zakładał kontynuację planowych rozbiórek lub daleko idące przebudowy historycznej zabudowy, wymianę nieefektywnych konstrukcji (mosty i wiadukty) oraz likwidację nieużytkowanych budynków i budowli.

Strategiczne ramy tych działań określił w 2008 r. wspomniany już „Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku”. Jego opracowanie było

tion and composition, have since 2001 been divided between at least two different legal entities: PKP S.A. and PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. This causes numerous organizational, aesthetic, and conservation issues. Modern platforms are adjacent to disused, dilapidated station buildings, there are differences in platform heights, there is a lack of coordination of projects between companies, and property boundaries are manifested in the form of unsightly fences separating PKP S.A. station buildings from platforms belonging to PKP PLK S.A. [Jerczyński 2020, p. 44; Jerczyński 2024, p. 116].

The difficult financial situation of PKP S.A., which manages most of the railway stations, contributed to the neglect of ongoing infrastructure maintenance work, leading to the rapid deterioration of historic station buildings. In addition, problems with regulating the legal status of railway properties and the costs of maintaining them resulted in the reduction of many facilities deemed unnecessary or obsolete. Widespread vandalism, arson, and looting of disused facilities further exacerbated the crisis, leading to the profound degradation of Poland's railway heritage. An additional challenge in preserving the representative features of the resource, apart from the historical station architecture, was the protection of the original engineering structures, which were gradually removed, scrapped, and sold. PKP PLK S.A., the company responsible for managing the railway infrastructure, adopted a model of cyclical but passive technical verification of the resource, without initiating any corrective measures. Apart from structures such as bridges and viaducts, many valuable elements of railway infrastructure have been irretrievably lost. As Waldemar Affelt [2013] points out, the oldest remains of railway technology in Poland are about 160 years old, and their survival is often associated with secondary use rather than the preservation of their original function.

The process of dismantling the railway network slowed down after Poland joined the European Union in 2004, although the effect in the form of a slowdown in the demolition and scrapping of disused lines did not occur until much later, at the beginning of 2018. This was a consequence of internal orders issued by PKP S.A. and the support for railway modernization with huge EU infrastructure funds [Jerczyński 2024, pp. 29–30, 69]. A large portion of these funds did not take into account the earlier identification and valuation of historic infrastructure and buildings, nor the need for systemic protection of the most valuable and representative structures. In its initial phase, the modernization process largely assumed the continuation of planned demolitions or far-reaching reconstructions of historic buildings, the replacement of inefficient structures (bridges and viaducts), and the demolition of unused buildings and structures.

The strategic framework for these activities was defined in 2008 by the aforementioned Master Plan for Rail Transport in Poland until 2030. Its development

współfinansowane ze środków Unii Europejskiej w ramach „Projektu Funduszu Spójności nr 2004/PL/16/C/PA/001 pt. Pomoc techniczna dla sektora transportu w Polsce”. Wskazywał on konieczność modernizacji dworców kolejowych z uwzględnieniem wymogów ochrony środowiska oraz potrzeb osób ze szczególnymi wymaganiami, ale także uwarunkowań konserwatorskich, w tym – co warto podkreślić – renowacji zabytkowych obiektów kolejowych.

Kolejny dokument strategiczny „Krajowy Program Kolejowy 2015–2023” z 2015 r. [Krajowy Program Kolejowy] zakładał zintensyfikowanie, dzięki funduszom unijnym, planów PKP PLK S.A. modernizacji połowy linii kolejowych w Polsce do 2023 r. Ogółem od początku realizacji tego programu wydatki na projekty inwestycyjne wyniosły 66,9 mld zł, czyli 43,1% całej jego wartości. Obecnie obowiązujący „Krajowy Program Kolejowy do 2030 roku” (z perspektywą do 2032 r.), który stanowi bezpośrednią kontynuację „Krajowego Programu Kolejowego do 2023 roku” [Krajowy Program Kolejowy], określa ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa w zakresie inwestycji kolejowych do 2032 r.

Jednocześnie w ramach środków „Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko” (POIiŚ) MKiDN uruchomiono w latach 2021–2023 program wsparcia dla pięciu wojewódzkich konserwatorów zabytków (WKZ), odpowiedzialnych za nadzór nad pracami prowadzonymi przy obiektach zabytkowych w priorytetowym uzgadnianiu inwestycji infrastrukturalnych POIiŚ oraz unijnego instrumentu Connecting Europe Facility (CEF, „Łącząc Europę”). Uzyskane wsparcie miało poprawić efektywność pracy urzędów konserwatorskich i nadzór nad tymi inwestycjami przez zapewnienie Głównemu Konserwatorowi Zabytków i WKZ odpowiedniego zaplecza kadrowego i administracyjno-technicznego [Plan działań]. Program jest kontynuowany w latach 2024–2029 dla wszystkich szesnastu województw w ramach programu „Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko” (FEnIKS) [Wsparcie służb 2024] i mimo początkowych trudności organizacyjnych stał się ważnym wsparciem eksperckim i kadrowym dla organów ochrony zabytków.

Stan ochrony zasobu zabytkowego infrastruktury kolejowej

Wszystkie raporty PKP PLK S.A. wskazywały, że obecna infrastruktura kolejowa w Polsce wymaga szeroko zakrojonych działań modernizacyjnych, obejmujących zarówno remonty istniejących linii, jak i gruntowne renowacje zabytkowych dworców. Według danych z 2008 r. w Polsce znajdowało się wówczas ok. 2663 budynków dworcowych, z czego jedynie ok. 1000 czynnych obiektów wymagało adaptacji lub renowacji (obiekty historyczne). Wiele z nich, wzniesionych w XIX i na początku XX w., uznawano za dziedzictwo kolejowe wymagające szczególnej ochrony, co w praktyce nie przełożyło się jednak na standaryzowanie dzia-

was co-finansowane przez Unię Europejską w ramach Funduszu Spójności nr 2004/PL/16/C/PA/001 pt. Pomoc techniczna dla sektora transportu w Polsce. Wskazywał on konieczność modernizacji dworców kolejowych, biorąc pod uwagę wymagania ochrony środowiska i potrzeby osób z niepełnościami, ale także warunki konserwatorskie, w tym – co warto podkreślić – renowacja zabytkowych obiektów kolejowych.

Another strategic document, the 2015 National Railway Program 2015–2023 [National Railway Program] assumed that, thanks to EU funds, PKP PLK S.A. would intensify its plans to modernize half of Poland's railway lines by 2023. In total, since the beginning of the program's implementation, expenditure on development projects has amounted to PLN 66.9 billion, or 43.1% of its total value. The current National Railway Program until 2030 (with a perspective until 2032), which is a direct continuation of the National Railway Program until 2023 [National Railway Program], defines the financial framework and conditions for the implementation of the state's plans for railway projects until 2032.

At the same time, as part of the measures of the Operational Program Infrastructure and Environment (POIiŚ), the Ministry of Culture and National Heritage launched a support program for five provincial conservators of monuments (WKZ) responsible for supervising work carried out on historic buildings in the priority coordination of infrastructure projects under POIiŚ and the EU's Connecting Europe Facility (CEF, “Connecting Europe”). The support obtained was intended to improve the efficiency of the work of conservation offices and the supervision of these projects by providing the Chief Conservator of Monuments and WKZ with appropriate human, administrative, and technical resources [Plan działań]. The program is being continued in 2024–2029 for all sixteen provinces as part of the European Funds for Infrastructure, Climate, and Environment (FEnIKS) [Wsparcie służb 2024] and, despite initial organizational difficulties, has become an important source of expert and human resources support for monument protection authorities.

The state of protection of the historic railway infrastructure

All reports by PKP PLK S.A. indicated that the current railway infrastructure in Poland requires extensive modernization measures, including both repairs to existing lines and thorough renovations of historic stations. According to data from 2008, there were approximately 2,663 station buildings in Poland at that time, of which only about 1,000 active facilities required adaptation or renovation (historic buildings). Many of them, built in the nineteenth and early twentieth centuries, were considered railway heritage requiring special protection, which in practice did not translate into standardization of modernization measures for histor-

łań modernizacyjnych przy zabytkach [Master plan 2008, s. 20]. W sytuacji, gdy niemal 50% dworców w Polsce można było uznać za zabytki, kluczowe stało się zrozumienie wyzwań stojących przed projektantami i wykonawcami oraz problemów, z jakimi zmierza się służby konserwatorskie w swojej bieżącej pracy [Pałubska, Zalaszińska 2021, s. 137].

Według raportu Narodowego Instytutu Dziedzictwa wpisem do rejestru zabytków było objętych 1209 obiektów kolejowych różnej rangi (od budynków po niewielkie przepusty pod torami czy żurawie wodne – statystyka nie jest dokładna ze względu na różny stopień szczegółowości opisów w decyzjach wpisowych – przy czym większości wpisów dokonano w XXI w.), przy ogólnej liczbie budynków i budowli należących do sieci kolejowej Polski sięgającej ok. 100 tys. Wśród zabytków wpisanych do rejestru 389 stanowiły pojedyncze budynki i budowle bądź zespoły złożone z dwóch obiektów (np. dworzec z przyległą wiatą peronową). Pozostałych 817 obiektów zgrupowano w 91 chronionych zespołach. Zauważalna jest więc praktyka do obejmowania wpisem do rejestru zabytków całych założeń, co znajduje uzasadnienie w potrzebie zachowania i dokumentowania technologii pracy kolei, a nie tylko walorów architektonicznych wyrwanych z kontekstu dzieł budownictwa. Mimo że wpis do rejestru zabytków całej linii kolejowej wraz z infrastrukturą stacji i obiektami inżynierskimi uznano za najwłaściwszą formę ochrony dziedzictwa przemysłowego, kompleksowo udało się nią objąć tylko kilka linii, m.in. Kętrzyn–Węgorzewo i Raławice Śl.–Głubczyce [Jerczyński 2020, s. 40]. Praktyka konserwatorska niewątpliwie wynikała także z opublikowanych wytycznych Generalnego Konserwatora Zabytków (dalej GKZ) z 22 marca 2019 roku dotyczących ochrony zabytków techniki, będących standardem postępowania dla wojewódzkich konserwatorów zabytków, zgodnie z art. 90 ust. 3 ustawy o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami [Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r.].

Dodatkowo Departament Ochrony Zabytków MKiDN we współpracy z WKZ i Instytutem Badawczym Dróg i Mostów w 2021 r. dokonał ankietyzacji i próby usystematyzowania zasobu transportowych obiektów inżynierskich. Z ustaleń wynikało, że do rejestru zabytków wpisano w Polsce 904 inżynierskie obiekty kolejowe, w tym 426 mostów, 462 wiadukty i 16 kładek dla pieszych. W związku z powoływaniem się projektantów na normy projektowe i rażącym procesem rozbiórki zabytkowych mostków i wiaduktów w toku modernizacji uchwałą Rady Ochrony Zabytków przy Ministrze Kultury i Dziedzictwa Narodowego z 21 marca 2022 r. podjęto decyzję o konieczności opracowania europejskiego systemu normalizacyjnego dotyczącego zabytkowych obiektów budowlanych, którego celem było ustalenie zasad postępowania przy określaniu bezpiecznego użytkowania zabytkowych mostów i wiaduktów w Polsce. Opracowanie złożone w 2023 r. miało na celu powstrzymanie destrukcji istniejącej zabytkowej infrastruktury i sformułowanie

ic buildings [Master plan 2008, p. 20]. In a situation where almost 50% of railway stations in Poland could be considered historic monuments, it became crucial to understand the challenges facing designers and contractors, as well as the problems that conservation services would face in their day-to-day work [Pałubska, Zalaszińska 2021, p. 137].

According to a report by the National Heritage Institute, 1,209 railway structures of various importance (from buildings to small culverts under tracks and water cranes—the statistics are not accurate due to the varying degrees of detail in the descriptions in the registration decisions—with most entries made in the twenty-first century) were included in the register of monuments, with a total number of buildings and structures belonging to the Polish railway network reaching approx. 100,000. Among the monuments entered in the register, 389 were single buildings and structures or complexes consisting of two structures (e.g., a station with an adjacent platform shelter). The remaining 817 structures were grouped into 91 protected complexes. There is therefore a noticeable practice of including entire complexes in the register of monuments, which is justified by the need to preserve and document railway technology, and not only the architectural values of buildings taken out of context. Although the entry of the entire railway line, together with the station infrastructure and engineering structures, in the register of monuments was considered the most appropriate form of industrial heritage protection, only a few lines, including Kętrzyn–Węgorzewo and Raławice-Śl.–Głubczyce, were comprehensively covered by it [Jerczyński 2020, p. 40]. Conservation practice undoubtedly also resulted from the guidelines published by the General Conservator of Monuments (hereinafter GKZ) of March 22, 2019, concerning the protection of technical monuments, which are the standard of conduct for provincial conservators of monuments, in accordance with Article 90(3) of the Act on the Protection and Care of Monuments [Ustawa z 23 lipca 2003 r.].

In addition, in 2021, the Department of Monument Protection of the Ministry of Culture and National Heritage, in cooperation with the Provincial Conservation Office and the Road and Bridge Research Institute, conducted a survey and attempted to systematize the inventory of transport engineering structures. The findings showed that 904 railway engineering structures were entered in the register of monuments in Poland, including 426 bridges, 462 viaducts, and 16 footbridges. In connection with designers referring to design standards and the blatant demolition of historic bridges and viaducts in the course of modernization, a resolution of the Council for the Protection of Monuments at the Ministry of Culture and National Heritage of March 21, 2022 a decision was made on the need to develop a European standardization system for historic buildings, the aim of which was to establish rules for determining the safe use of historic bridges and viaducts in Poland.

rekomendacji dotyczących postępowania z zabytkowymi obiektami inżynierskimi, które mogłyby posłużyć dalszym działaniom Generalnego Konserwatora Zabytków [Rymsza, Rymsza 2023].

Kategoryzacja i wartościowanie zabytków kolejowych

Zabytkowe obiekty kolejowe pełnią funkcję nie tylko praktyczną, ale także kulturową i historyczną. Są świadectwem rozwoju cywilizacji, postępu technologicznego, rewolucji przemysłowej, architektury oraz kształtowania się lokalnej tożsamości. Podstawowym wyzwaniem w ochronie dziedzictwa kolejowego jest jego różnorodność i specyfika techniczna, często niezrozumiała dla większości konserwatorów, historyków i historyków sztuki. Służby konserwatorskie nie dysponują wykwalifikowanymi ekspertami, środkami finansowymi na własne kontreksperytyzy, specjalistyczną wiedzą inżynierską ani wiedzą dotyczącą wymogów i odstępstw przewidzianych w programach unijnych w zakresie modernizacji infrastruktury kolejowej.

Różnice w wartościowaniu zabytków kolejowych zostały ogólnie wskazane we wspomnianych wcześniej wytycznych GKZ z 2019 r., a w ujęciu teoretycznym system wartości dziedzictwa techniki (w tym kolei) opracował Waldemar J. Affelt [2013], proponując zestaw kryteriów wartościujących i omawiając konteksty ochrony tego zasobu. Ważnym, choć wciąż niezakończonym krokiem było opracowywanie od 2020 r. „konserwatorskich standardów kolejowych”. W pierwszym etapie w styczniu 2024 r. zostały one sformalizowane w formie projektu wytycznych GKZ dla nieruchomości zabytków kolejnictwa [Mądry 2024], wraz z niezwykle cennym załącznikiem objaśniającym pojęcia i systematykę kolejową. Równolegle w 2023 r. powstały wytyczne dotyczące wyznaczania nośności zabytkowych mostów i wiaduktów kolejowych z zachowaniem ich bezpiecznego użytkowania, autorstwa Janusza i Barbary Rymszów, przygotowane na zlecenie Narodowego Instytutu Konserwacji Zabytków (NIKZ) [Rymsza, Rymsza 2023].

W zakresie kategoryzacji zasobu infrastruktury kolejowej zgodnie z raportem [Jerczyński 2024, s. 121–133] wyróżniono sześć głównych grup typologicznych, które powinny stanowić „[...] podstawę wartościowania zasobu kolejowego:

- Budynki: obiekty kubaturowe, które funkcjonują jako osłona dla działalności transportowej, w tym hale przeładunkowe i wiaty naprawcze.
- Budowle: konstrukcje nośne, takie jak mosty i perony, które wspierają procesy transportowe i są kluczowe dla funkcjonowania systemu kolejowego.
- Urządzenia techniczne: złożone systemy, które realizują specyficzne procesy, jak zabezpieczenia ruchu kolejowego (np. semafor).
- Maszyny: fabrycznie zmontowane urządzenia mechaniczne, takie jak silniki i sprzężarki, niezbędne w procesach technologicznych.

The study, submitted in 2023, was intended to halt the destruction of existing historic infrastructure and to formulate recommendations for the treatment of historic engineering structures, which could be used for further action by the General Conservator of Monuments [Rymsza, Rymsza 2023].

Categorization and evaluation of railway monuments

Historic railway structures serve not only a practical function, but also a cultural and historical one. They bear witness to the development of civilization, technological progress, the industrial revolution, architecture, and the formation of local identity. The main challenge in protecting railway heritage is its diversity and technical specificity, which is often incomprehensible to most conservators, historians, and art historians. Conservation services do not have qualified experts, financial resources for their own counter-expertise, specialist engineering knowledge, or knowledge of the requirements and derogations provided for in EU programs for the modernization of railway infrastructure.

Differences in the valuation of railway monuments were generally indicated in the aforementioned General Conservator Guidelines from 2019, and in theoretical terms, the system of values of technical heritage (including railways) was developed by Waldemar J. Affelt [2013], who proposed a set of evaluation criteria and discussed the contexts of protecting this resource. An important, though still unfinished, step was the development of “railway conservation standards” since 2020. In the first stage, in January 2024, they were formalized in the form of draft General Conservator Guidelines for immovable railway monuments [Mądry 2024], together with an extremely valuable appendix explaining railway concepts and systematics. At the same time, in 2023, guidelines were developed for determining the load-bearing capacity of historic railway bridges and viaducts while maintaining their safe use, authored by Janusz and Barbara Rymsza, prepared at the request of the National Institute for the Conservation of Monuments (NIKZ) [Rymsza, Rymsza 2023].

In terms of the categorization of railway infrastructure resources, according to the report [Jerczyński 2024, pp. 121–133], six main typological groups were identified, which should constitute “[...] the basis for the valuation of railway resources:

- Buildings: cubature structures that function as a cover for transport activities, including transshipment halls and repair sheds.
- Structures: load-bearing structures, such as bridges and platforms, which support transport processes and are crucial for the functioning of the railway system.
- Technical equipment: complex systems that perform specific processes, such as railway traffic safety (e.g., semaphores).

- Tabor kolejowy: istotny element infrastruktury, ale wymaga osobnej klasyfikacji i nie jest przedmiotem aktualnego raportu.
- Wyposażenie: elementy wspierające funkcjonowanie obiektów, obejmujące zarówno ruchome, jak i nieruchome przedmioty, które pełnią funkcje pomocnicze” [Jerczyński 2024, s. 123].

W raporcie wskazano jednocześnie możliwość wprowadzenia dodatkowych poziomów kategoryzacji opartych na funkcjach i cechach obiektów, ułatwiających skuteczne zarządzanie zasobem w procesie głębokiej modernizacji kolei¹.

W 2023 r. uchwalono „Krajowy program ochrony zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023–2026” (KPOZ), w którym jednym z istotnych zadań (1.1.2) była weryfikacja i klasyfikacja zabytków techniki kolejowej. Planowano zidentyfikować i przeprowadzić waloryzację konserwatorską co najmniej 5 tys. obiektów kolejowych. Realizacja zadania została wstrzymana po zmianach politycznych w strukturach MKiDN oraz likwidacji NIKZ w 2024 r., a najważniejszy dokument polityki konserwatorskiej kraju (KPOZ) od 2024 r. nie jest wdrażany [Pałubska 2023]. Wstrzymano także dalsze prace nad uchwaleniem wytycznych dla nieruchomości zabytków kolejnictwa oraz nad opracowaniem wytycznych GKZ dla ruchomych zabytków kolejnictwa.

Problematyka standardów inwestycyjnych związanych z programem modernizacji kolei

Modernizacja zabytków kolejowych powinna odbywać się z pełnym poszanowaniem ich historycznego kontekstu. W praktyce rodzi to jednak konflikty między koniecznością dostosowania obiektów do współczesnych norm bezpieczeństwa i komfortu użytkowania a potrzebą zachowania historycznego charakteru budynków.

Wzmógł się proces modernizacyjny, *de facto* destrukcyjny, realizowany od 2018 r. spotkał się z oporem i odmową uzgodnień ze strony służb konserwatorskich, co w raporcie Najwyższej Izby Kontroli z 2018 r. uznawano za czynnik utrudniający planową realizację celów inwestycyjnych [Dostępność 2018]. Projektanci i wykonawcy, powołując się na normy techniczne UE, wskazywali na nieuchronność rozbiórek dworców, peronów i pozostałej infrastruktury, a także likwidacji taboru. Typowym argumentem podnoszonym przez większość projektantów i wykonawców wyłonionych w przetargach modernizacyjnych był wymóg bezwzględniego spełnienia aktualnych norm technicznych. Opór służb konserwatorskich, a następnie powolna zmiana podejścia spółek PKP do współpracy nastąpiły dopiero po nawiązaniu przez Mazowieckiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków współpracy z prawnikami punktów kontaktowych UE, co doprowadziło do odwołania się służb konserwatorskich do Rozporządzenia Komisji (UE) 1300/2014, określającego zastosowanie przepisów UE do istniejącej infrastruktury, w sytuacji gdy obiekty zostały uznane za zabytki i objęte ochroną prawa krajowego. Rozporządzenie to jednoznacznie

- Machinery: factory-assembled mechanical devices, such as engines and compressors, necessary for technological processes.
- Railway rolling stock: an important element of infrastructure but requires separate classification and is not the subject of this report.
- Equipment: elements supporting the functioning of facilities, including both movable and immovable structures that perform auxiliary functions [Jerczyński 2024, p. 123].

The report also indicates the possibility of introducing additional levels of categorization based on the functions and characteristics of facilities, facilitating effective resource management in the process of deep railway modernization.¹

In 2023, the National Program for the Protection and Care of Monuments for 2023–2026 (KPOZ) was adopted, in which one of the important tasks (1.1.2) was the verification and classification of railway monuments. The plan was to identify and carry out conservation work on at least 5,000 railway structures. The implementation of the task was suspended after political changes in the structures of the Ministry of Culture and National Heritage and the liquidation of the National Institute of Cultural Heritage in 2024, and the most important document of the country’s conservation policy (KPOZ) has not been implemented since 2024 [Pałubska 2023]. Further work on the adoption of guidelines for immovable railway monuments and on the development of General Conservator guidelines for movable railway monuments has also been suspended.

The issue of project standards related to the railway modernization program

The modernization of railway monuments should be carried out with full respect for their historical context. In practice, however, this gives rise to conflicts between the need to adapt facilities to contemporary safety and comfort standards and the need to preserve the historical character of the buildings.

The accelerated modernization process, which has been destructive, has been implemented since 2018 and has been met with resistance and refusal to cooperate on the part of conservation services, which was recognized in the 2018 report of the Supreme Audit Office as a factor hindering the planned implementation of project objectives [Dostępność 2018]. Designers and contractors, citing EU technical standards, pointed to the inevitability of demolishing stations, platforms, and other infrastructure, as well as the liquidation of rolling stock. A typical argument raised by most designers and contractors selected in modernization tenders was the requirement to strictly comply with current technical standards. The resistance of the conservation services and the subsequent slow change in the approach of PKP companies to cooperation only came about after the Mazovian Provincial Conservator of Monuments established cooperation

wskazuje, żeby nie naruszać prawa krajowego dotyczącego ochrony zabytków.

Działaniom modernizacyjnym od początku realizacji programu towarzyszyły ogromny pośpiech i presja związane z ryzykiem utraty funduszy. Tempo wykorzystania funduszy infrastrukturalnych w pierwszym etapie trwania programu było niewystarczające; spółki PKP w kolejnych okresach rozliczeniowych wykazywały ogromne zaległości i wielomiesięczne przekroczenia terminów w harmonogramach. Dlatego w ramach środków finansowych POIiŚ MKiDN w 2021 r. uruchomiono program wsparcia WKZ w priorytetowym uzgadnianiu inwestycji infrastrukturalnych finansowanych z POIiŚ i CEF [Plan działań].

W latach 2020–2021 Departament Ochrony Zabytków opracował wykaz kolejowych obiektów inżynierskich związanych z transportem kolejowym, który stał się podstawą dalszych prac nad ujednoliconą standaryzacją postępowań konserwatorskich. Od 2020 r. w Ministerstwie Kultury i Dziedzictwa Narodowego oraz Ministerstwie Infrastruktury powołano także grupę roboczą mającą na celu wspieranie współpracy na linii PKP–WKZ, w tym wspólne wypracowywanie prawidłowych praktyk w zakresie sporządzania dokumentacji, prowadzenia inwestycji i współpracy ze służbami konserwatorskimi. Jej zadaniem było ujednolicenie we wszystkich województwach podejścia do ochrony i modernizacji kolei, przy jednoczesnym wsparciu GKZ w sprawach dotyczących szczególnie cennych obiektów, którym groziły rozbioru [Pałubska, Zalasieńska 2021, s. 138–139].

Od samego początku problemem wydawało się podejście spółki PKP S.A. do standaryzacji procesów modernizacyjnych, wyrażone chociażby w Programie Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023 [Program Inwestycji Dworcowych], w którym zalecano wdrożenie rozwiązań energooszczędnych i wprowadzenie jednolitego standardu budynków ułatwiającego prowadzenie spójnej polityki zarządzania nieruchomościami dworcowymi. Z perspektywy ochrony zabytków wprowadzenie jednolitego standardu materiałów, detali i rozwiązań inżyniersko-architektonicznych – przy ogromnej różnorodności epok, stylów, materiałów, technik budowlanych i konstrukcji kolejowych – okazało się trudne do zaakceptowania z konserwatorskiego punktu widzenia. Dlatego odwoływanie się do odgórnie narzucanych, z założenia ahistorycznych „ujednoliconych standardów kolejowych” wywołało reakcję w postaci licznych odmów i powoływania się służb konserwatorskich na przepisy UE przewidujące wyjątki dla istniejącej infrastruktury i obiektów zabytkowych, takie jak wspomniane wcześniej Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Już podczas Forum Konserwatorskiego w 2000 r. [Dziedzictwo architektoniczne 2020] zwracano uwagę na brak wypracowanych przez spółki PKP standardów niezbędnych przy renowacji zabyt-

with lawyers from EU contact points, which led to the conservation services appealing to Commission Regulation (EU) 1300/2014, which specifies the application of EU regulations to existing infrastructure in situations where buildings have been designated as monuments and are protected by national law. This regulation clearly states that national law on the protection of monuments must not be infringed.

From the very beginning of the program, modernization efforts were accompanied by enormous haste and pressure related to the risk of losing funds. The pace of infrastructure fund utilization in the first stage of the program was insufficient; in subsequent accounting periods, PKP companies reported huge backlogs and delays of several months in their schedules. Therefore, as part of the POIiŚ MKiDN financial resources, a support program for WKZ was launched in 2021 to prioritize the coordination of infrastructure projects financed from POIiŚ and CEF [Action Plan].

In 2020–2021, the Department of Monument Protection compiled a list of railway engineering structures related to rail transport, which became the basis for further work on the unified standardization of conservation procedures. Since 2020, a working group has also been set up at the Ministry of Culture and National Heritage and the Ministry of Infrastructure to support cooperation between PKP and WKZ, including the joint development of best practices in the preparation of documentation, the implementation of projects, and cooperation with conservation services. Its task was to standardize the approach to railway protection and modernization in all provinces, while supporting the GKZ in matters concerning particularly valuable structures threatened with demolition [Pałubska, Zalasieńska 2021, pp. 138–139].

From the very beginning, PKP S.A. approach to standardizing modernization processes seemed problematic, as expressed, for example, in the Station Development Program for 2016–2023 [Program Inwestycji Dworcowych], which recommended the implementation of energy-efficient solutions and the introduction of a uniform building standard to facilitate a consistent station property management policy. From the perspective of monument protection, the introduction of a uniform standard for materials, details, and engineering and architectural solutions—given the enormous diversity of eras, styles, materials, construction techniques, and railway structures—proved difficult to accept from a conservationist point of view. Therefore, the reference to top-down, ahistorical “standardized railway standards” provoked a reaction in the form of numerous refusals and references by conservation services to EU regulations providing for exceptions for existing infrastructure and historic buildings, such as the aforementioned Commission Regulation (EU) No. 1300/2014 of November 18, 2014, on technical specifications for interoperability relating to the accessibility of the Union’s rail system for persons with

kowej architektury i infrastruktury kolejowej oraz stosowanie materiałów substandardowych i agresywnych technologii w miejscach cennych kulturowo [Pałub-ska, Zalasieńska 2021].

Diagnoza problemów w procesie modernizacji zasobu kolejowego z perspektywy organów ochrony zabytków

Na potrzeby działającego od 2020 r. przy Departamencie Ochrony Zabytków Ministerstwa Kultury i Dziedzictwa Narodowego zespołu roboczego przedstawicieli MKiDN, PKP PLK S.A., Ministerstwa Infrastruktury oraz wojewódzkich konserwatorów zabytków, opracowano raport dotyczący bieżących problemów związanych z inwestycjami prowadzonymi przy zabytkowych obiektach infrastruktury kolejowej². Z raportów częstokowych przekazywanych przez służby konserwatorskie do GKZ wynikało, że współpraca spółek kolejowych z WKZ w poszczególnych województwach była dość zróżnicowana. Pracownicy wojewódzkich urzędów ochrony zabytków wskazywali na wyższe kompetencje i lepsze przygotowanie konserwatorskie zespołów z PKP S.A., (samodzielnie oceniających wartość obiektów, potrzebę badań, a nawet zasadność doraźnych rozwiązań w wypadku znalezisk w obiekcie elementów wartościowych w trakcie realizacji prac). Trudniejsza była natomiast współpraca z PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., w zakresie linii kolejowych, budowli z nimi związanych, w tym peronów i wiat peronowych, budynków przytorowych czy mostów kolejowych. Z perspektywy WKZ najbardziej problematyczny okazał się brak koordynacji działań obu spółek, czego przykładem były sytuacje, w których świeżo wyremontowany dworzec ulegał degradacji w wyniku ciężkich prac remontowych peronów i infrastruktury towarzyszącej).

Najczęstsze argumenty, na jakie powoływały się spółki PKP, stanowiące źródło konfliktów z organami konserwatorskimi i wskazywane w raportach wojewódzkich urzędów ochrony zabytków z lat 2020–2021:

- Brak gotowości inwestorów i projektantów do weryfikowania, czy dany obiekt jest objęty ochroną konserwatorską, a także do pogłębiania wiedzy na temat różnic między poszczególnymi formami ochrony; nieświadomość możliwości ochrony także niewielkich elementów infrastruktury kolejowej (np. przepusty, semafony) oraz traktowanie ich na równi z budynkami i dużymi konstrukcjami inżynierskimi (dworce, mosty, wiadukty).
- Rozbiórki obiektów nieużytkowanych, które utraciły swoją pierwotną funkcję i nie są wykorzystywane przez PKP, a ich stan techniczny wymaga od zarządcy podejmowania cyklicznych prac monitorujących i remontowych.
- Niemożność spełniania przez obiekty zabytkowe wszystkich współczesnych wymogów bezpieczeństwa i norm technicznych obowiązujących na kolei, przy jednoczesnej niechęci projektantów do poszukiwania rozwiązań alternatywnych; opieranie się na

disabilities and persons with reduced mobility. Already during the Conservation Forum in 2000 [*Dziedzictwo architektoniczne* 2020], attention was drawn to the lack of standards developed by PKP companies that are necessary for the renovation of historic architecture and railway infrastructure, as well as to the use of substandard materials and aggressive technologies in culturally valuable places [Pałub-ska, Zalasieńska 2021].

Diagnosis of problems in the process of modernizing railway resources from the perspective of monument protection authorities

For the purposes of the working group operating since 2020 at the Department of Monument Protection of the Ministry of Culture and National Heritage, consisting of representatives of the Ministry of Culture and National Heritage, PKP PLK S.A., the Ministry of Infrastructure, and provincial conservators of monuments, a report was prepared on current problems related to projects that target historic railway infrastructure facilities.² Partial reports submitted by conservation services to the General Conservator of Monuments indicated that cooperation between railway companies and WKZ across provinces varied widely. Employees of provincial monument conservation offices pointed to the greater competence and better conservation preparation of teams from PKP S.A. (independently assessing the value of facilities, the need for research, and even the legitimacy of ad hoc solutions when valuable elements are found during the course of work). On the other hand, cooperation with PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. was more difficult in the area of railway lines and related structures, including platforms and platform shelters, trackside buildings, and railway bridges. From the WKZ's perspective, the most problematic issue was the lack of coordination between the two companies, as exemplified by situations in which a newly renovated station was compromised by heavy platform and accompanying infrastructure renovations.

The most common arguments cited by PKP companies, which are the source of conflicts with conservation authorities and are indicated in the reports of provincial monument conservation offices from 2020–2021, are as follows:

- The unwillingness of project owners and designers to verify whether a given structure is under conservation, as well as to deepen their knowledge of the differences between various forms of conservation; Unawareness of the possibility of protecting even small elements of railway infrastructure (e.g., culverts, semaphores) and treating them on a par with buildings and large engineering structures (stations, bridges, viaducts).
- Demolition of unused structures that have lost their original function and are not used by PKP, and whose technical condition requires the administrator to undertake periodic monitoring and renovation work.

normach właściwych dla obiektów nowo projektowanych, a nie adaptowanych (remontowanych).

- Brak zrozumienia dla potrzeby ochrony autentyczności i wartości zabytkowych dziedzictwa kulturowego oraz konieczności ich zachowania dla przyszłych pokoleń; wskazywanie, że zaangażowanie znacznych środków finansowych w dostosowanie obiektów zabytkowych do obowiązujących przepisów jest nieopłacalne, co prowadziło do uproszczonych wniosków inwestora i projektanta o rozbiórce.
- Wyznaczanie bardzo krótkich terminów na kontakty z konserwatorem w realizowanych inwestycjach lub celowe odkładanie tego kontaktu do ostatniego etapu procedury, aby wymuszać uzgodnienia tuż przed upływem terminu złożenia zatwierdzonego projektu do dalszego finansowania.

Postulaty zmian wskazywane przez służby konserwatorskie

Wobec ogromnego zasobu zabytków pozostających w dyspozycji spółek PKP wielokrotnie podkreślano potrzebę wypracowania wspólnych zasad ochrony architektury oraz infrastruktury kolejowej. Służby konserwatorskie, dostrzegając potrzebę adaptacji obiektów oraz konieczność zwiększenia bezpieczeństwa i dostępności dla użytkowników, nie mogą i nie powinny rezygnować z troski o zachowanie ich wartości zabytkowych oraz wysokiej jakości przestrzeni. Dlatego warto wypracować „konserwatorskie standardy kolejowe”.

Potrzeby diagnozowane z perspektywy służb konserwatorskich:

- Przeprowadzenie diagnozy stanu zachowania i ochrony zabytków infrastruktury kolejowej, w tym konstrukcji inżynierskich i zabytków ruchomych, a także bieżące uzupełnianie rejestru obiektów objętych ochroną konserwatorską.
- Zapewnienie stałego nadzoru nad bieżącą konserwacją i zabezpieczaniem nieużytkowanych obiektów, aby nie dopuścić do ich degradacji i „śmierci technicznej”.
- Wdrożenie zintegrowanej, spójnej polityki zarządzania nieruchomościami PKP, w tym powoływanie koordynatorów w ramach spółek PKP dla poszczególnych linii czy obiektów, aby nie uzgadniać wielokrotnie tych samych zaleceń z każdym podwykonawcą osobno.
- Powołanie w województwach interdyscyplinarnych zespołów doradczych finansowanych ze środków UE, skupiających ekspertów kolejowych doradzających służbom konserwatorskim, inwestorom, projektantom i wykonawcom; wypracowanie wspólnych dla wszystkich grup zaangażowanych w proces inwestycyjny konserwatorskich standardów kolejowych (nie tylko WKZ).
- Szukanie alternatywnych rozwiązań dedykowanych obiektom zabytkowym, w tym aktywne wykorzystywanie i wprowadzanie zmian legislacyjnych w postaci dopuszczalnych wyjątków w przepisach

- The inability of historic structures to meet all modern safety requirements and technical standards applicable to railways, coupled with the reluctance of designers to seek alternative solutions; reliance on standards applicable to newly designed structures rather than adapted (renovated) ones.
- Lack of understanding of the need to protect the authenticity and value of historic cultural heritage and the necessity of preserving it for future generations, pointing out that significant investment in adapting historic buildings to current regulations is unprofitable, which led to simplified requests from project owners and designers for demolition.
- Setting very short deadlines for contacting the conservator in ongoing projects or deliberately postponing this contact until the last stage of the procedure in order to force agreements just before the deadline for submitting the approved project for further financing.

Proposed changes indicated by conservation services

Given the vast number of monuments at the disposal of PKP companies, the need to develop common rules for the protection of railway architecture and infrastructure has been repeatedly emphasized. Conservation services, recognizing the need to adapt buildings and increase safety and accessibility for users, cannot and should not give up their concern for preserving their historical value and high-quality space. Therefore, it is worth developing ‘railway conservation standards’.

Needs diagnosed from the perspective of conservation services:

- Conducting a diagnosis of the condition and protection of railway infrastructure monuments, including engineering structures and movable monuments, as well as ongoing supplementation of the register of structures under conservation.
- Ensuring constant supervision of ongoing maintenance and securing unused facilities to prevent their degradation and “technical death.”
- Implementing an integrated, consistent PKP property management policy, including appointing coordinators within PKP companies for individual lines or facilities, so that the same recommendations do not have to be agreed upon repeatedly with each subcontractor separately.
- Appointing interdisciplinary advisory teams in provinces, financed by EU funds, bringing together railway experts to advise conservation services, project owners, designers, and contractors; developing common railway conservation standards for all groups involved in the development process (not only WKZ).
- Seeking alternative solutions dedicated to historic buildings, including the active use and introduction of legislative changes in the form of permissible

i normach, aby skutecznie chronić zdefiniowane wartości zabytkowe i oryginalną substancję bez uszczerbku dla bezpieczeństwa użytkowników i efektywności transportu.

- Doprecyzowanie wymogów dotyczących składanej dokumentacji projektowej w powiązaniu z dokumentacją konserwatorską oraz ograniczenie formuły „projektuj i buduj” do obiektów współczesnych, z wyłączeniem modernizacji zabytków kolejowych.
- Realizacja wymogów konserwatorskich na etapie projektowym i wykonawczym, a nie „uzgadnianie” *post factum* działań w terenie, będące praktyką niedopuszczalną, prowadzącą do niekontrolowanego niszczenia zachowanych detali i oryginalnych materiałów.
- Promowanie dobrych praktyk w zakresie adaptacji, modernizacji i udostępniania obiektów kolejowych osobom o szczególnych potrzebach, a także turystycznego udostępniania obiektów wyłączonych z bieżącego użytkowania – jako wyznaczników nowej kultury poszanowania dziedzictwa kolejowego i pokolejowego.

Podsumowanie

Z przeprowadzonej analizy wynika, że brak spójnej polityki zarządzania dziedzictwem kolejowym, niewystarczające rozpoznanie i zinventaryzowanie zasobu, a także niedostosowanie norm technicznych do specyfiki obiektów zabytkowych stanowią kluczowe bariery w skutecznej ochronie kolei jako dziedzictwa kulturowego. Pomimo licznych raportów, rekomendacji i prób standaryzacji współpraca między spółkami PKP a służbami konserwatorskimi nadal napotyka istotne trudności proceduralne i komunikacyjne. Artykuł podkreśla konieczność opracowania interdyscyplinarnych standardów konserwatorskich oraz systemowego podejścia do ochrony zabytków techniki kolejowej, uwzględniającego zarówno ich wartość historyczną, jak i współczesne potrzeby użytkowe i inwestycyjne. Współpraca między spółkami PKP a konserwatorami zabytków jest niezbędna w kontekście planowania i realizacji wszelkich prac modernizacyjnych. Prawidłowo przeprowadzony proces inwestycyjny może nie tylko ocalić unikatowe cechy architektoniczne obiektów, lecz także przyczynić się do ożywienia lokalnych społeczności i rozwinięcia turystyki. Kwestią zasadniczą wydaje się znalezienie równowagi między koniecznością modernizacji a zachowaniem historycznej wartości obiektów, a także akceptacja takiego zrównoważonego podejścia przez polityków, właściwe resorty i zarządców infrastruktury odpowiedzialnych bezpośrednio i pośrednio za to zadanie. Wyzwania związane z jednolitymi standardami inwestycyjnymi oraz koniecznością realnej współpracy ze środowiskiem konserwatorskim będą miały istotne znaczenie dla przyszłości polskich kolei. Działania te wpłyną na poprawę jakości transportu, ale także przyczynią się do ochrony kolejowego dziedzictwa kulturowego, stanowiącego ważny, a jednocześnie zagrożony element tożsamości Polski.

exceptions in regulations and standards to effectively protect defined historic values and original substance without compromising user safety and transport efficiency.

- Clarifying the requirements for project documentation in connection with conservation documentation and limiting the “design and build” formula to contemporary structures, excluding the modernization of railway monuments.
- Implementation of conservation requirements at the design and execution stages, rather than “agreeing” on actions in the field *post factum*, which is an unacceptable practice leading to the uncontrolled destruction of preserved details and original materials.
- Promoting good practices in the adaptation, modernization, and accessibility of railway facilities for people with special needs, as well as making facilities that are no longer in use accessible to tourists, as indicators of a new culture of respect for railway and post-railway heritage.

Conclusions

The analysis shows that the lack of a coherent policy for managing railway heritage, insufficient recognition and inventorying of resources, as well as the failure to adapt technical standards to the specific nature of historic buildings, are key barriers to the effective protection of railways as cultural heritage. Despite numerous reports, recommendations, and attempts at standardization, cooperation between PKP companies and conservation services continues to encounter significant procedural and communication difficulties. The article emphasizes the need to develop interdisciplinary conservation standards and a systematic approach to protecting railway heritage, taking into account both its historical value and its contemporary functional and development needs. Cooperation between PKP companies and heritage conservationists is essential in the context of planning and implementing any modernization work. A properly conducted real-estate development process can not only preserve the unique architectural features of the buildings but also contribute to the revitalization of local communities and tourism development. The key issue seems to be finding a balance between the need for modernization and the preservation of the historical value of the buildings, as well as the acceptance of such a balanced approach by politicians, relevant ministries, and infrastructure managers directly and indirectly responsible for this task. The challenges associated with uniform project standards and the need for real cooperation with the conservation community will be important for the future of Polish railways. These measures will improve the quality of transport but will also contribute to the protection of railway cultural heritage, which is an important and at the same time endangered element of Poland's identity.

- ¹ Z bardziej szczegółowym podziałem można się zapoznać w rozdz. 5 pt. „Kategoryzacja obiektów kolejowych z uwzględnieniem architektury i stylu, materiału i techniki, funkcji” [Jerczyński 2024].
- ² Informacje pochodzą z raportu opracowanego na potrzeby spotkań roboczych wspomnianego zespołu, pt. „Problemy dotyczące współpracy wojewódzkich konserwatorów zabytków z PKP oraz wykonawcami i projektantami przy inwestycjach PKP”, autorstwa Katarzyny Pałubskiej, który został przekazany do Ministerstwa Infrastruktury przez Departament Ochrony Zabytków MKiDN 19 maja 2021 r.

- ¹ A more detailed breakdown can be found in Chapter 5, entitled “Categorization railway facilities considering architecture and style, material and technique, function” [Jerczyński 2024].
- ² The information comes from a report prepared for the working meetings of the aforementioned team, entitled “Problems concerning the cooperation of provincial conservators of monuments with PKP and contractors and designers in PKP projects,” by Katarzyna Pałubska, which was submitted to the Ministry of Infrastructure by the Department of Monument Protection of the Ministry of Culture and National Heritage on May 19, 2021.

Bibliografia / References

Opracowania / Secondary sources

- Affelt Waldemar, *O wartościowości architektury przemysłowej (i nie tylko...)*, [w:] *Wartościowanie zabytków architektury*, Warszawa 2013.
- Dylewski Adam, *Historia kolei w Polsce. Od parowozu do pendolino*, Bełchatów 2022.
- Dziedzictwo architektoniczne. Zabytki kolejnictwa*, red. Ewa Łużyńska, Wrocław 2020.
- Jerczyński Michał, *Ochrona krajobrazu kulturowego linii kolejowych – praktyka i potrzeby*, [w:] *Dziedzictwo architektoniczne. Zabytki kolejnictwa*, Wrocław 2020.
- Jerczyński Michał, *Raport. Zabytki architektury i techniki kolejowej. Typologia, zasoby, stan zachowania, rekomendacje*, Łódź 2024.
- Kaczorowski Jakub, Misiaszek-Przybyszewski Jonasz, *Odbudowa zlikwidowanych linii kolejowych. Historia, teraźniejszość, perspektywy*, „Przestrzeń Urbanistyka Architektura” 2018, t. 1 (7).
- Lijewski Teofil, Koziarski Stanisław, *Rozwój sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 1995.
- Pałubska Katarzyna, Zalasieńska Katarzyna, *The Latest Strategic Documents Specifying Changes in the Approach to the Modernization of Monuments in Poland*, „Protection of Cultural Heritage” 2021, nr 11.
- Pałubska Katarzyna, *Zwiększenie odporności zasobu zabytkowego. Długoterminowe priorytety polityki konserwatorskiej w Polsce*, „Ochrona Dziedzictwa Kulturowego” 2023, nr 18.
- Rymsza Janusz, *Zabytki kolejnictwa – wnioski z konferencji „Forum Konserwatorskie 2020”*, [w:] *Dziedzictwo architektoniczne. Zabytki kolejnictwa*, red. Ewa Łużyńska, Wrocław 2020.
- Taylor Zbigniew, *Rozwój i regres sieci kolejowej w Polsce*, Warszawa 2007.
- Wesołowski Jakub, *Od wozowni do katedry. Hala peronowa w architekturze dworców*, t. 1–2, Łódź 2014.

Akty prawne / Legal acts

- Rozporządzenie Komisji UE nr 1300/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności odnoszących się do dostępności systemu kolei Unii dla osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

- Uchwała nr 144/2023 Rady Ministrów z dnia 16 sierpnia 2023 r. zmieniająca uchwałę w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r., uchwalającą Krajowy Program Kolejowy do 2030 r. (z perspektywą do roku 2032).
- Uchwała nr 162/2015 Rady Ministrów z dnia 15 września 2015 r. w sprawie ustanowienia Krajowego Programu Kolejowego do 2023 r.
- Uchwała nr 242 Rady Ministrów z dnia 8 grudnia 2023 r. w sprawie „Krajowego programu ochrony zabytków i opieki nad zabytkami na lata 2023–2026”, M.P. 2023, poz. 1470.
- Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, Dz. U. 2024, poz. 1292, 1907.
- Ustawa z dnia 8 września 2000 r. o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe”, Dz. U. 2000, nr 84, poz. 948.

Dokumentacja / Documentation

- Mądry Maciej, „Wytyczne generalnego konserwatora zabytków dotyczące ochrony nieruchomości zabytków kolejnictwa”, mps, rekomendacja przygotowana na zlecenie Departamentu Ochrony Zabytków MKiDN, 2024.
- Pałubska Katarzyna, „Problemy dotyczące współpracy wojewódzkich konserwatorów zabytków z PKP oraz wykonawcami i projektantami przy inwestycjach PKP”, mps, raport przekazany do Ministerstwa Infrastruktury przez Departament Ochrony Zabytków MKiDN, 2021.
- Rymsza Janusz, Rymsza Barbara, „Wytyczne wyznaczania nośności zabytkowych mostów i wiaduktów kolejowych”, mps, rekomendacja dla MKiDN przygotowana na zlecenie Narodowego Instytutu Konserwacji Zabytków, 2023.

Publikacje prasowe / Press publications

- Izydorek Adrian, *W 30 lat zlikwidowano 3733 km szlaków kolejowych. Od 2015 roku przywrócono do użytku 196 km*, Na Kolei, 12 lipca 2021, <https://www.nakolei.pl/w-30-lat-zlikwidowano-3-733-km-szlakow-kolejowych/> (dostęp 20.06.2025)

Beim Michał, *Z dala od torów*, Nasz Dziennik, 11 marca 2013, <https://naszdzienik.pl/mysl/26394> (dostęp 20.06.2025).

Źródła elektroniczne / Electronic sources

Dostępność zmodernizowanych obiektów kolejowych dla pasażerów niepełnosprawnych lub o ograniczonej zdolności poruszania się. Wyniki kontroli Najwyższej Izby Kontroli z 2018 roku [Raport, LBY.430.004.2018], <https://www.nik.gov.pl/plik/id,19577,vp,22188.pdf> (dostęp 20.06.2025).

Krajowy Program Kolejowy, Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/krajowy-program-kolejowy> (dostęp 23.12.2024).

Plan działań konserwatorów zabytków na lata 2021–2023, Mapa dotacji UE, <https://mapadotacji.gov.pl/projekty/1522381/> (dostęp 20.06.2025).

Master plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku, Ministerstwo Infrastruktury, sierpień 2008, <http://www.siskom.waw.pl/komunikacja/kolej/master-plan-dla-transportu-kolejowego.pdf> (dostęp 23.12.2024).

Program Inwestycji Dworcowych na lata 2016–2023, Ministerstwo Infrastruktury, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-inwestycji-dworcowych-na-lata-2016-2023> (dostęp 20.06.2025).

Program Kolej Plus przeciwko wykluczeniu komunikacyjnemu, <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-kolej-plus-przeciwko-wykluczeniu-komunikacyjnemu?> (dostęp 15.10.2025)

Wsparcie służb wojewódzkich konserwatorów zabytków na lata 2024–2029, <https://www.gov.pl/web/kultura/plan-dzialan-konserwatorow-zabytkow-na-lata-2024-2029> (dostęp 20.06.2025).

Streszczenie

Artykuł analizuje politykę konserwatorską wobec zabytków infrastruktury kolejowej w Polsce w latach 2018–2024. Omawia przyczyny wieloletniej degradacji dziedzictwa kolejowego, problemy organizacyjne wynikające z restrukturyzacji spółek PKP oraz niedopasowanie przepisów i standardów inwestycyjnych do potrzeb ochrony zabytkowych obiektów kolejowych. Przedstawiono działania instytucji państwowych i środowisk eksperckich mające na celu rozpoznanie, klasyfikację oraz wartościowanie zasobu kolejowego, konieczne do opracowania „konserwatorskich standardów kolejowych”. Autor podkreśla brak koordynacji między spółkami kolejowymi a służbami konserwatorskimi oraz wskazuje na potrzebę opracowania nowych norm i standardów zarządzania zabytkami kolejowymi. Wnioski obejmują choćby konieczność wprowadzenia zintegrowanej polityki zarządzania zasobem kolejowym, tworzenia interdyscyplinarnych zespołów doradczych oraz doprecyzowania procedur inwestycyjnych i konserwatorskich

Abstract

The article analyzes the conservation policy towards railway infrastructure monuments in Poland in the years 2018–2024. It discusses the reasons for the long-term degradation of railway heritage, organizational problems resulting from the restructuring of the Polish State Railways companies, and the mismatch between regulations, project standards, and the need to protect historic railway facilities. It presents the activities of state institutions and expert circles aimed at identifying, classifying, and evaluating railway resources, which are necessary for the development of “railway conservation standards.” The author emphasizes the lack of coordination between railway companies and conservation services and calls for the development of new norms and standards for managing railway monuments. The conclusions include, for instance, the need to introduce an integrated railway resource management policy, create interdisciplinary advisory teams, and clarify project and conservation procedures.