

DANIEL ZAŁUSKI

Politechnika Gdańska

NOWE OBLICZE KOLEI

Abstract: During the last decade the way of perceiving rail has been altered towards more progressive and modern usage as means of mass transport. Passenger lines offer better prices, improve their schedules and other services. Policy of customers' service in Deutsche Bahn is very similar to that employed by rapacious private companies. There is a democratisation tendency for the local rail lines, whereas for the metropolitan rail lines – a tendency to have more exclusive services. On one hand developing InterCity and EuroCity connections polarises metropolitan centres to form transit tunnels, on the other hand expanded regional and suburban rail transport is covering larger areas. Trains are running faster and more often, as also travelling comfort is improved. Railway stations, while generating traffic and activity, concentrate in their surroundings the most lucrative investments. Are Polish State Railways (PKP S.A.) able to cope with the above demands, taking into account their present organisational form?

1. Pociąg kontra samochód i samolot

Lata 60. XX w. były najtragiczniejszym okresem w dziejach kolei europejskich. Przy okazji likwidacji linii kolejowych zburzono wtedy wiele pięknych, zabytkowych dworców. Dopiero kryzysy paliwowe przyczyniły się do powrotu znaczenia transportu szynowego. Ogólnoswiatowe kryzysy gospodarcze, występujące od 1973 r. miały nietypowy przebieg w stosunku do poprzednich recesji z okresu międzywojennego i powojennego. Obniżeniu produkcji i inwestycji oraz związanemu z tym bezrobociu towarzyszyły zjawiska inflacji. Źródła recesji tkwiły nie tyle w niedostatecznym popycie na dobra, ile w pojawieniu się nagłych braków wielu surowców, co wywołało gwałtowne wzrosty ich cen i podniosło koszty produkcji. W latach 70. wyraźnie wzrosły koszty rozwoju ekonomicznego. Zwiększono dotacje na poszukiwanie nowych, alternatywnych źródeł energii, wdrożono programy materiało- i energo-

oszczędne, podniesiono efektywność eksploatacji i pozyskiwania surowców strategicznych, rozpoczęto szeroką kampanię przeciwko trucicielom środowiska naturalnego. Koszty transportu były coraz wyższe. Nowe technologie wymagały poważnych nakładów na badania i eksperymenty naukowe (Szpak 1999). Zjawiska te przyczyniły się do przebudowy europejskiego systemu transportu pasażerskiego.

Pojawiły się uciążliwości w podróży samochodem i samolotem. Stwierdzono, że budowa nowych dróg nie poprawia przepustowości systemów drogowych, a wręcz nakłania do wzrostu liczby pojazdów, zatem i większego zatłoczenia. Walcząc o poprawę jakości życia mieszkańców władze miejskie budują systemy uspokojonego ruchu, tworzą strefy ograniczonego parkowania, wprowadzają opłaty parkingowe, budują uprzywilejowane systemy transportu zbiorowego. Pozamiejskie systemy drogowe również nie dają właściwego komfortu jazdy. Coraz droższe inwestycje drogowe nie przynoszą drastycznej poprawy warunków jazdy. Koszty budowy dróg coraz częściej są przenoszone bezpośrednio na podróżnych (m.in. opłaty autostradowe). Korki, obserwowane w latach 90. tylko w miastach, przenoszą się obecnie na układy dróg zewnętrznych. Zakorkowane autostrady w godzinach szczytu są obecnie zjawiskiem typowym w całej Holandii, w Zagłębiu Ruhry, w rejonach wielkich metropolii (Kopenhaga, Sztokholm, Berlin, Paryż i.in.).

Najszybszy środek komunikacji zbiorowej XX w. – samolot – ma również coraz większe kłopoty. W związku z wydarzeniami 11 września 2001 r. zaostrzono i wydłużono procedury odpraw lotniskowych. Coraz bogatsza oferta połączeń doprowadziła do powstawania nad głównymi, europejskimi lotniskami korków powietrznych. Zakorkowane są również drogi dojazdowe do lotnisk, bowiem lotniska przyciągają funkcje towarzyszące – parki technologiczne, centra logistyczne, dzielnice biurowe. Istniejące lotniska generują coraz większe problemy ekologiczne i społeczne. Brakuje też miejsc pod nowe lokalizacje, a jeżeli już zostaną określone, to są realizowane w znacznej odległości od obszarów miejskich.

Dzisiaj obserwuje się renesans kolei jako szybkiego środka komunikacji publicznej. Realizowane są projekty nowych linii kolejowych i dworców kolejowych na obszarach podmiejskich oraz modernizacji licznych dworców śródmiejskich. Do ponownego zainteresowania kolejami skłoniły opisywane powyżej problemy komunikacji drogowej i lotniczej. Także bilans ekologiczny okazał się najprzychylniejszy dla nowoczesnego transportu kolejowego. Kolej wykorzystuje czystą energię elektryczną, oszczędza ok. 60% energii na jednym pasażero-kilometrze w stosunku do przewozów lotniczych (Thorne 2001) i wymaga względnie najmniejszych

rezerw terenowych przy względnie największych obciążeniach jednego traktu. Koleje mają liczne atuty ekonomiczne: koszty przewozów są względnie najniższe, istnieje dobrze rozwinięta infrastruktura techniczna, zasoby terenowe leżą w pobliżu najdroższych lokalizacji śródmiejskich, dworce znajdują się na najaktywniejszych obszarach miejskich. W wyniku upadku tradycyjnego przemysłu wokół terenów kolejowych pojawiły się liczne nieużytki miejskie. Ich potencjał terenowy jest szczególnie istotny w obliczu przeinwestowania terenów śródmiejskich.

Koleje mają najatrakcyjniejszą ofertę przewozową dla osób, które chcą dojechać do najbardziej zatłoczonych obszarów śródmiejskich. W wyniku likwidacji granic w krajach Unii oraz odpraw paszportowych i celnych w jadących pociągach na innych granicach europejskich skrócono czasy przejazdów pociągów międzynarodowych. Przelot samolotem nie jest już konkurencyjny w stosunku do ekspresowych linii kolejowych obsługujących trasy do 700 km (np. Londyn-Paryż (3h), Londyn-Bruksela (1h45''), Paryż-Bruksela (1h30''), Paryż-Bruksela-Amsterdam (3h), Paryż-Bruksela-Kolonia (4h), Kolonia-Frankfurt a./Main (1h10''), Berlin-Frankfurt a./Main (3h30''))¹. Nowoczesne pociągi przypominają swoim wystrojem komfortowe wnętrza samolotów pasażerskich. Tzw. lotnicze siedzenia są często wyposażone w łącza internetowe i gniazda elektryczne dla laptopów, podręczne stoliki i wbudowane zestawy audiowizualne. Coraz częściej wagony są przystosowane dla osób niepełnosprawnych i małych dzieci. We wszystkich składach znajdują się wagony restauracyjne. W pociągach linii THALYS posiłki serwowane są gratis dla wszystkich pasażerów. Niektóre składki mają wagony konferencyjne, kinowe, dyskotekowe i kasynowe.

2. Systemy szybkich kolei pasażerskich

W Europie obserwuje się rozwój dwóch systemów szybkich kolei pasażerskich:

- 1) o prędkości do 300 km/h wymagających budowy nowych linii kolejowych (system HST – *High Speed Technology*);
- 2) o prędkości do 200 km/h realizowanych w ramach istniejących, zmodernizowanych linii (system konwencjonalny).

Pierwsze badania naukowe nad HST prowadzono we Francji od lat 50. XX w. Do początku lat 60. przyjmowano limit 160 km/h. Jako pierw-

¹ Materiały informacyjne DB, SNCF, TGV, THALYS, Eurostar.

sza osiągnęła go niemiecka kolej federalna Deutsche Bahn w 1962 r., przyjmując powyższą prędkość jako standardową na wszystkich głównych trakcjach. W 1976 r. rozpoczęto budowę pierwszej linii komercyjnej, dostosowanej do prędkości 300 km/h (Thorne 2001). Otwarto ją w 1983 r. między Paryżem a Lyonem, a w czerwcu 2001r. przedłużono do Marsylii. Na trasie tej pociągi kursują co pół godziny, pokonując odcinek 750 kilometrów w ciągu 3 godzin (Friedrich 2001). Obecnie Francja ma również inne linie dostosowane do dużych prędkości: Paryż-Lille-Bruksela, Lille-Channel Tunnel pod Kanałem La Manche, Paryż-Tours, Le Mans. Linie krajowe obsługiwane są przez pociągi TGV, linia Paryż-Londyn przez grupę Eurostar. W Holandii realizowane są dwa projekty: (1) HSL Zuid – linia mająca połączyć Amsterdam i Rotterdam z Brukselą, Paryżem i Londynem (2000 r. – początek realizacji), (2) HSL Oost – linia mająca połączyć Amsterdam, Utrecht i Arnhem z Zagłębiem Ruhry i południem Niemiec. W wielkiej Brytanii realizowana jest trasa łącząca Channel Tunnel pod Kanałem La Manche z Londynem przez Ashford, Ebbsfleet i Stratford (Bertolini, Spitt 1998) W 2002 r. otwarto w Niemczech linię obsługiwaną przez ICE 3 Kolonia-Frankfurt a/Main (Albus, Heine 2002). Dzięki powyższym realizacjom drastycznie zmniejszają się odległości pokonywane w czasie między największymi metropoliami europejskimi.

Niezależnie od prac badawczych nad nowymi trakcjami kolejowymi, poszukiwano nowych rozwiązań dostosowanych do istniejących trakcji. Prace skoncentrowano przede wszystkim na budowie nowych, bezpieczniejszych składów, mogących jeździć szybciej po konwencjonalnych torach. Największe osiągnięcia uzyskali Hiszpanie z systemem Talgo, Włosi z systemem Pendolino i Japończycy z systemem Shinkansen. Pociągi Talgo osiągające prędkość 200 km/h wprowadzono na rynek hiszpański na początku lat 80. Pociągi Shinkansen osiągające podobną prędkość obsługują obecnie system połączeń o długości ponad 3000 km (Thorne 2001).

Opublikowany w 1989 r. dokument Unii Europejskiej *European High Speed Rail Network* zakłada realizację 9000 km nowych tras kolejowych i modernizację 15 000 km tras istniejących, w latach 1995-2025 (Thorne 2001).

3. Terminale pasażerskie

Modernizowane i nowo budowane dworce można podzielić na dwie kategorie:

- 1) pozamiejskie, oparte na nowych liniach kolejowych,
- 2) miejskie, realizowane w ramach istniejących systemów transportowych.

Pozamiejskie terminale pasażerskie

Pozamiejskie terminale pasażerskie realizowane są według trzech modeli jako: (1) dworce wchodzące w skład terminali lotniczych, (2) dworce oparte na systemie autostrad i dróg ekspresowych, (3) dworce obsługujące imprezy masowe przy terenach wystawowych, obiektach sportowych itp. Pierwszy i drugi model mają bardzo podobne rozwiązania programowo-funkcjonalne. Oba są połączone z miastem systemem autostrad i dróg ekspresowych, czasem podmiejską kolejką i podmiejskim autobusem. Są zorientowane głównie na pasażerów przyjeżdżających do terminalu samochodami indywidualnymi. Wokół nich są zlokalizowane rozległe parkingi. Swoją lokalizacją i architekturą przypominają przede wszystkim terminale lotnicze. Dostęp do obiektów jest mocno ograniczony, są one niedostępne dla złodziei, osób biednych, żebraków i bezdomnych. Selekcja klientów następuje przy wejściach do terminali lub na poszczególne perony. Dworce są bardzo intensywnie monitorowane przez kamery, jak i pracowników ochrony, dzięki czemu są bezpieczne i czyste, ale i pozbawione jakichkolwiek niekontrolowanych zdarzeń. Obsługa dworców jest bardzo uprzejma. Na dworcach TGV pracownicy wskazują na podstawie biletów właściwe sektory peronów, pomagają przenieść bagaże osobom niepełnosprawnym, starszym i rodzicom podróżującym z małymi dziećmi, strzegą bezpieczeństwa przy nadjeżdżaniu pociągu, pilnują porządku przy wsiadaniu podróżnych do wagonów.

Spośród najbardziej interesujących dworców wchodzących w skład terminali lotniczych należą: (1) Kopenhaga Kastrup (Dicknick-Holmfeld 1996) – zrealizowany przy okazji budowy mostu drogowo-kolejowego, łączącego Kopenhagę z Malmö przez cieśninę Oresund, (2) Frankfurt Flughafen (BDA 1996; Dawes 2001) – stanowiący fragment gordyjskiego węzła przesiadkowego, mający w przyszłości przejąć dominującą rolę w obsłudze Frankfurtu a./Main pociągami ICE, (3) Lyon Satolas (Edwards 1997; Parissien 1997; Esensio 2000; materiały informacyjne SNCF-TGV) – mający przepiękną formę architektoniczną ptaka wznoszącego się do lotu według projektu Santiago Calatravy, (4) Aeroport Charles-de-Gaulle TGV (Edwards 1997; Parissien 1997; Esensio 2000; materiały informacyjne SNCF-TGV) – jeden z czterech dworców TGV, zrealizowanych na obwodnicy kolejowej Paryża, (5) Gardermoen Airport (Wessner 2001)

– zrealizowany w związku z budową nowego lotniska dla Oslo, (6) Heathrow Airport (Wessner 2001) – obsługiwany przez Heathrow Express, łączący od 1998 r. centrum Londynu z lotniskiem Heathrow.

System dworców pozamiejskich, realizowanych w stylu terminali lotniczych, stanowiących samodzielne obiekty, można znaleźć tylko we Francji i nad Kanalem La Manche. Do najciekawszych należą ostatnie realizacje na trasie Lyon-Marsylia (250 km), otwarte w czerwcu 2001 r.: (1) Aix-en-Provence-TGV, (2) Avignon-TGV, (3) Valence-TGV. Dworce te wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną i komunikacyjną kosztowały 152 mln euro. Były projektowane jako trzy odmienne obiekty przez biura projektowe SNCF i AREP pod kierunkiem architekta Jean-Marie Duthilleul. (Friedrich 2001; Dawes 2001; materiały informacyjne SNCF-TGV). Mimo znacznego oddalenia od centrów miast dworce te tętnią życiem, a atmosfera oczekiwania na podróż jest podobna do nastroju panującego na wielkich lotniskach. Zakłada się, że w przyszłości obiekty te staną się katalizatorami rozwoju regionalnego, a jednocześnie zalążkami nowych organizmów miejskich. Powyższa filozofia sprawdziła się już w XIX w., wraz z budową pierwszych dworców kolejowych.

Trzeci model dworców pozamiejskich stanowią terminale obsługujące imprezy masowe przy terenach wystawowych, obiektach sportowych itp. W formie architektonicznej są one zazwyczaj mocnymi dominantami urbanistycznymi, odgrywającymi rolę „bram do igrzysk”. Jako najbardziej znane należy wymienić: (1) Gare Oriente w Lizbonie (Hammer 1998; Dawes 2001) – według projektu Santiago Calatravy, pierwotnie realizowany na potrzeby Expo'98, docelowo mający być węzłem integracyjnym nowej dzielnicy mieszkaniowej, (2) Wembley Park (Londyn) (Ross 2000; Taylor 2001) – obsługujący do 50 000 osób na godzinę, (3) Greenwich North (Londyn) (Wessner 2001) – zrealizowany na potrzeby obsługi wielkopowierzchniowej hali wystawienniczej Millennium Dom, poza imprezami stanowiący przystanek dla okolicznych dzielnic mieszkaniowych, (4) Marne-la-Vallee-Chessy TGV (Wielki Paryż) (materiały informacyjne SNCF-TGV – obsługujący Eurodisneyland), (5) Futuroscope (materiały informacyjne SNCF-TGV) (pod Poitiers) – fragment miasteczka przyszłości, (6) Autostadt (Wolfsburg) (materiały informacyjne AUTOSTADT) – przystanek ICE obsługujący najnowocześniejszy w Europie salon sprzedaży samochodów koncernu Volkswagen.

Miejskie terminale pasażerskie

W latach 80. i 90. rozpoczęła się wielka kampania reklamowa kolei państwowych poszczególnych państw Europy Zachodniej. Dzięki res-

trukturyzacji kolei i ucieczce przemysłu uaktywnia się wielki komunalny kapitał, drzemiący w cennych, wielkoobszarowych, śródmiejskich lokalizacjach. Z tego okresu pochodzą projekty paryskie m.in. Gare Grande Arche na Defense, Gare D'Austerlitz, Gare Montparnasse (Bayle 1993). Od lat 90. realizowany jest w Niemczech program „Projekte 21”, obejmujący 21 założeń, m.in. Lipsk, Stuttgart, Frankfurt a/Main, Monachium, Erfurt, Muenster (Duerr 1996; Albus 2002). W Austrii przystąpiono obecnie do programu *Ofensywa Kolei Austriackich*, w związku z którym ma być przebudowanych 20 obiektów, m.in. Innsbruck, Linz, Graz, Wels, Wien-Mitte (Bauer, Dungal 2001). W Holandii w ramach realizacji projektów HSL Zuid i HSL Oost przebudowywane są dworce w Utrechcie i Arnhem oraz realizowane są dworce Amsterdam Zuid, Amsterdam Sloterdijk, Amsterdam Bijlmermeer i Amsterdam Duivendrecht (Edwards 1997; Bertolini, Spit 1998). Ponadto zmodernizowano dworce w Leiden i Amersfoort. Projektowana jest przebudowa rejonu dworców Den Haag Centraal i Amsterdam Centraal. Należy także wymienić realizacje w innych krajach: Euroville w Bazylei, Waterloo Station w Londynie i Vasaterminalen w Sztokholmie.

Powyższe realizacje mają na celu podniesienie efektywności komunikacyjnej dworców jako węzłów. Głównymi zadaniami są:

- podniesienie przepustowości (m.in. przebudowa dworców czółowych na przelotowe, budowa nowych przystanków wewnątrz struktury dworca, modernizacja peronów);
- lepsza integracja miejskich i regionalnych środków zbiorowego transportu (reorganizacja ruchu, tworzenie nowych linii, przebudowa systemów drogowych wokół dworców);
- nowocześniejsza obsługa klienta (bogata i przejrzysta oferta informacyjna, bezpośrednia obsługa klienta, szeroka gama usług).

Jednocześnie zakłada się zysk z działalności komercyjnej samych obiektów. Tworzy się megastruktury przypominające hipermarkety albo multikina. Główna funkcja zespołu – dworzec kolejowy, staje się tylko dodatkiem do wielkich centrów handlowych, rozrywkowo-gastronomicznych, biurowych i konferencyjno-hotelowych (Euroville w Bazylei, Gare de Perrache w Lyonie, Vasaterminalen w Sztokholmie, Lehrter Bahnhof, Ostbahnhof i Potsdamer Platz w Berlinie, Nyugati w Budapeszcie, Hauptbahnhof Potsdam, Hauptbahnhof Leipzig). W tych zespołach programowane bloki funkcjonalne coraz częściej spełniają następujące warunki: (1) wspierają się i uzupełniają pod względem dochodowości (zasada tzw. synergicznego efektu rynkowego), (2) dają możliwie największą rozpiętość aktywności

pod względem czasu trwania, (3) odpowiadają możliwie największej liczbie użytkowników. Bloki te są powiązane rozbudowanymi, wewnętrznymi systemami pionowej i poziomej cyrkulacji pieszego ruchu (Zuziak 1998). Tak duża koncentracja funkcji może działać tylko dzięki sprawnej dostępności komunikacyjnej z zewnątrz, opartej przede wszystkim na komunikacji zbiorowej (kolej międzyregionalna i regionalna, kolej miejska, metro, linie autobusowe i tramwajowe), wzmocnionej przez system miejskich tras rowerowych wraz z przechowalniami i wypożyczalniami rowerów oraz dzięki przylegającym do dworców parkingom dla samochodów osobowych typu Park Ride.

W większych ośrodkach miejskich rejon dworca projektowany jest przez urbanistów w myśl zasady „drzewa dostępności”. Diagram „drzewa” został przedstawiony po raz pierwszy w *New York's Regional Plan Study of 1968* przez Regional Plan Association (autorzy Zupan i Pushkarev). W najogólniejszym zarysie idea ta mówi, że miejsce o maksymalnej dostępności komunikacyjnej powinno przyczyniać się do maksymalnej intensywności zagospodarowania terenu przez budowę w okolicy maksymalnie dużych i wysokich budynków, w miarę oddalania się od dworca intensywność ta powinna spadać. Przestrzeń otwarte należy komasować w miejscu o najwyższym natężeniu ruchu, a stworzona w ten sposób wspólna dla wielu budynków przestrzeń publiczna powinna być umiejscowiona pod poziomem ulicy (Zuziak 1998; Richards 2000). Do najlepiej odzwierciedlających powyższą ideę europejskich przykładów można zaliczyć Nieuw Centraal w Hadze, Canary Wharf w Londynie, Bahnhof Friedrichstrasse w Berlinie i La Defense w Paryżu.

Współczesne przestrzenie publiczne, znajdujące się w rejonie terminali kolejowych, są realizowane według dwóch modeli. Pierwsze nawiązują do przepięknych, XIX-wiecznych pasaży Budapesztu, Mediolanu czy Neapolu, powstałych w wyniku przekryć tradycyjnych, handlowych ulic szklanymi dachami. Tu lokalizują się najdroższe sklepy, restauracje i hotele. Miejsca te zamieniają się w ekskluzywne salony miejskie, stają się wizytówką lub symbolem danych społeczności. Ich realizacja wpisuje się w tradycyjną tkankę i wzmacnia centrotwórcze funkcje miasta (Potsdamer Bahnhof w Berlinie, Ostbahnhof w Berlinie, Hauptbahnhof Leipzig, Gare de Perrache w Lyonie, Charing Cross w Londynie).

Drugi model nawiązuje do wielkich centrów handlowych – „malli”, których rodowód wywodzi się ze Stanów Zjednoczonych. Ich powstawanie prowadzi do coraz większych problemów dezurbanizacyjnych. Centra te zaczęły pojawiać się w Europie od połowy lat 70. i w formie przetworzonej realizowane są w ramach modernizacji ist-

niejących dworców. Ich lokalizacja śródmiejska jest związana z coraz silniejszą konkurencją hipermarketów na obrzeżach miast. Jednak architektura nie odbiega w znaczny sposób jakością od swoich poprzedników. Centra śródmiejskie nie są już realizowane jako obiekty tymczasowe, ale tak jak hipermarkety podmiejskie przyciągają klientelę ostrymi znakami graficznymi – neonami, sztandarami, stalowymi wieżami czy kiczowatymi wejściami. Gigantyczne pudła obrastają wielopoziomowymi garażami z tysiącami miejsc parkingowych. Zupełnie odmiennie wygląda świat centrów od środka. Powstają tu całe miasteczka z krętymi uliczkami, placami, parkami, jeziorkami i pierzejami sztucznych kamienic. Śródmieścia miast pustoszeją w weekendy, są niebezpieczne i coraz bardziej brudne. Natomiast klimatyzowane, czyste, wiecznie oświetlone i stale chronione centra zaludniają się, odbywa się cotygodniowe święto oglądania i kupowania (La Defense w Paryżu, Hauptbahnhof Potsdam, Nyugati w Budapeszcie).

Społeczne powodzenie centrów handlowych związane jest z ich dostępnością komunikacyjną, bogactwem oferty usług i towarów, narzuconym sposobem robienia zakupów i specyficzną atmosferą wnętrza. Zgrupowanie usług w jednym miejscu powoduje dążenie do koncentracji następnych usług. Dzięki swej różnorodności funkcjonalnej centra są w stanie spełniać wszelkie indywidualne wymagania współczesnej klienteli. Kupowanie w centrum nie jest już tylko zaspokajaniem podstawowych potrzeb, jest coraz częściej sposobem spędzania wolnego czasu przez oglądanie i kupowanie towarów, uczestniczenie w konkursach i zabawach, słuchanie bezpłatnych koncertów, degustację w licznych punktach gastronomicznych, rekreację i wypoczynek w miejscowych kinach, fitness klubach, wesołych miasteczkach. Przez cały czas trwa dyskretne komunikowanie się, wzajemne obserwowanie, odczuwanie bycia w grupie. Dla wielu klientów jest to najmiłsza, najłatwiejsza, a czasami i jedyna forma kontaktowania się – forma „kontrolowanej samotności”. Pasaż nabiera nowego sensu, staje się atrakcyjnym wnętrzem nie tylko dla ekspozycji towarów, staje się interesującą przestrzenią wypoczynku i jednocześnie miejscem zapewniającym sens przebywania, staje się „przestrzenią towarzyszącą” (Mękal 1998).

4. PKP SA w obliczu nowych wyzwań

W studiach przestrzennych nad zagospodarowaniem przestrzennym Polski rozpatrywana była koncepcja trasy przystosowanej do 300

km/h. Linia ta miała połączyć Warszawę z Berlinem i Moskwą, a głównym dworcem warszawskim obsługującym pociągi EuroCity miał być Dworzec Gdański (Kwiatek 1997). Jednak ze względu na koszty realizacji nowej trakcji, dostosowanej wyłącznie do jednego rodzaju pociągów, odstąpiono od tego pomysłu. Ustalono, że w warunkach polskich najbardziej optymalnym rozwiązaniem będzie modernizacja istniejących trakcji i zakup pociągów typu Pendolino, dostosowanych do prędkości 200 km/h. W końcu lat 90. koleje polskie zamówiły we Włoszech powyższe pociągi. Składy miały obsługiwać trasę Gdynia-Warszawa-Kraków. W ostatniej chwili strona polska zerwała umowę i ostatecznie nie zakupiła żadnych składów. Obecnie niewiele linii polskich jest dostosowanych do prędkości 200 km/h, m.in. trasa Berlin-Warszawa-Moskwa i Centralna Magistrala Kolejowa (CMK). Pozostałe trasy w związku z ograniczonymi finansami PKP S.A. nie są modernizowane. Ze względu na stan techniczny trakcji ograniczane są prędkości maksymalne. Dla przykładu na początku lat 90. pociągi InterCity potrzebowały 3 godzin i 20 minut na przejazd odcinka Gdynia Główna Osobowa-Warszawa Centralna, obecnie czas ten wydłużył się do 4 godzin 10 minut i jest tylko o 5 minut krótszy od czasu przejazdu pociągu ekspresowego i 10 minut od pociągu pospiesznego.

Na międzynarodowej konferencji naukowo-technicznej *Zintegrowany system miejskiego transportu szynowego* (Wrocław, 24-25.04.2003) omawiano m.in. możliwości pozyskania funduszy zewnętrznych, w tym dla inwestycji realizowanych w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego, funduszy pomocowych i dofinansowania samorządowego (Ładniak 2003). Dyskusja elity kierowniczej PKP S.A. wykazała słabość organizacyjną firmy, niedostosowanej do nowych wyzwań w zakresie komercjalizacji i prywatyzacji nowych zamierzeń inwestycyjnych oraz aktywnej gospodarki nieruchomościami kolejowymi.

Mimo problemów organizacyjnych PKP S.A. realizowane są modernizacje polskich dworców. Inwestycje te często mają charakter prowizoryczny i nieprzemysłany (przebudowa Dworca Gdańsk Wrzeszcz, budowa Dworca Łódź Kaliska, modernizacja Dworca Szczecin Główny). Zjawiskiem pozytywnym jest wprowadzenie usług komercyjnych na teren dworców. Dzięki temu obiekty te są chronione przez wynajęte przez sklepikarzy służby ochrony, budynki są mniej demolowane i czasami bardziej bezpieczne (Dworzec Centralny w Warszawie, Dworzec Główny w Gdańsku). Próba włączenia dworców w proces większych inwestycji w większości przypadków kończy się fiaskiem (Wolne Tory w Poznaniu przy Dworcu Poznań Główny, Międzytorze w Gdyni,

Złote Tarasy przy Dworcu Centralnym w Warszawie, zabudowa nad tunelem średnicowym w Warszawie). Do udanych programów przebudowy śródmiejskich terenów przydworcowych należy zaliczyć realizację City Forum i Multikina Krewetka wraz z podziemiami Dworca Głównego w Gdańsku oraz modernizację Dworca Głównego w Krakowie. Obecnie największym, polskim wyzwaniem urbanistycznym jest stworzenie nowego wizerunku centrum Warszawy w rejonie Placu Defilad wraz z reorganizacją węzła komunikacyjnego Dworzec Centralny-Dworzec Śródmieście. Już dziś zrealizowano inwestycje nieodwracalne w skutkach, zaprzeczając ideę maksymalnej integracji środków komunikacji zbiorowej. Przystanek metra Śródmieście zrealizowano w odległości około pół kilometra od Dworca Centralnego. Projektowana II linia metra ma również omijać dworzec, krzyżując się z I linią na przystanku Świętokrzyska (Kuźmińska 2002).

Wnioski

Lata 90. przyniosły wiele spektakularnie zakończonych programów rewitalizacji terenów śródmiejskich i budowy nowych centrów miast na terenach pokolejowych. Ponownie wraca moda na miejsce pracy i zamieszkania na obszarach śródmiejskich. Według badań rynku nieruchomości (Brzeziński, Łaguna 2001) przeprowadzonych w Trójmieście w 2000 r. cena podmiejskich, wielorodzinnych obiektów mieszkalnych wciąż spada (średnie ceny 1800–2500 zł za m²). Przy mniej ciekawych lokalizacjach odnotowuje się wręcz deficytowość inwestycji. Na obszarach śródmiejskich używane lokale zachowują tę samą, wysoką cenę (średnie ceny 3000–3500 zł za m²), natomiast nowe lokale, realizowane jako inwestycje plombowe albo przekształcenia nieużytków miejskich, terenów powojkowych i przemysłowych, mają coraz większą wartość (średnie ceny 4000–5000 zł za m²).

Ponowne zagospodarowanie terenów pokolejowych daje rozległe możliwości obszarom śródmiejskim. Ich nowe zagospodarowanie przyczynia się do ekonomicznego wzmocnienia miasta, przyciągnięcia prywatnego kapitału i tym samym wywołania mechanizmu dźwigniowego według przysłowia „pieniądz nakręca pieniądz”. Dzięki temu powstają nowe miejsca pracy, będąc lekarstwem na upadek przemysłu ciężkiego i restrukturyzację pozostałych gałęzi gospodarki. Nowa zabudowa staje się wizytówką i nowym symbolem miasta. Zwiększa się różnorodność oferowanych aktywności: usług administracji, handlu,

gastronomii, kultury, szkolnictwa wyższego, a także przemysłu wysokich technologii i przemysłu turystycznego. Podnoszenie standardów i jakości życia przeciwdziała pauperyzacji i społecznemu starzeniu się mieszkańców śródmieścia. Wprowadzanie nowej tkanki mieszkaniowej i modernizacja starej zabudowy powstrzymuje ucieczkę zamożniejszych ludzi na peryferie miasta i poza jego granice, pozwala na wymieszanie się mieszkańców o różnym stopniu zamożności i wieku, a co najważniejsze dla władz miejskich – powstrzymuje ucieczkę pieniędzy, ukrytych w podatkach.

We współczesnej Europie coraz silniej uwidacznia się problem metropolizacji dużych ośrodków miejskich. Miasta te polaryzują wokół siebie największe inwestycje, łączą się ze sobą siecią „autostrad” telekomunikacyjnych, lotniczych i kolejowych. Tutaj koncentruje się największe zagęszczenie informacji, innowacji technicznych i osiągnięć naukowych. Wielkie ośrodki oferują najróżnorodniejszą gamę usług specjalistycznych. Całość sprzyja przepływowi masowej klienteli, a zatem i największym możliwościom uzyskania szybkich efektów finansowych. Wielkie pieniądze są mecenasem sztuki. Dzięki temu rozwija się bogate życie artystyczne i kulturalne, a to stanowi o popularności turystycznej metropolii. Obecnie wszystkie większe miasta próbują znaleźć się w zasięgu sieci metropolitalnej. Peryferyzacja oznacza brak możliwości szybkiego rozwoju, a w najgorszym przypadku stagnację gospodarczą i powolne umieranie.

Ostatnie dziesięciolecie przyniosło nowe postrzeganie kolei jako nowoczesnego środka zbiorowego transportu. Linie pasażerskie proponują coraz bogatszą gamę ofert cenowych, rozkładów jazdy i usług dodatkowych. Filozofia obsługi klienta w Deutsche Bahn przypomina obecnie warunki oferowane przez drapieżnie rozwijające się firmy prywatne². Następuje silna demokratyzacja usług na liniach lokalnych i elitaryzacja usług na liniach metropolitalnych. Budowa połączeń InterCity i EuroCity polaryzuje ośrodki metropolitalne tworząc korytarze tranzytowe, ale rozbudowywana sieć połączeń regionalnych i podmiejskich osiąga coraz większy zasięg terytorialny. Pociągi kursują coraz częściej i szybciej. Komfort jazdy jest również coraz wyższy. Dworce jako generatory ruchu koncentrują wokół siebie najbardziej dochodowe inwestycje. Czy Polskie Koleje Państwowe S.A. w obecnej, organizacyjnej formie są w stanie podolać powyższym wyzwaniom?

² www.db.de – oficjalna strona internetowa niemieckich kolei państwowych.

Literatura

- Albus V., Heine A., 2002, *Die Bahn. Positionen der Markenkultur*, nicolai. Berlin.
- Bauer W., Dungal L., 2001, *Architektur Aktuell*. Supplement 9/2001, Springer, Wien.
- Bayle C., 1993, *Colloque l'Urbanisme de Dalles*. SEMAPA, Cergy.
- BDA Renaissance der Bahnhöfe. *Die Stadt in 21. Jahrhundert*, vieweg. Wiesbaden 1996.
- Bertolini L., Spit T., 1998, *Cities on Rails. The Redevelopment of Railway Station Areas*. E&FN SPON, London.
- Brzeziński M., Łaguna W., 2001, *Tendencje rozwoju Gdańskiego Obszaru Metropolitalnego na podstawie badań rynku nieruchomości*, [w:] Województwa Nadmorskie w inicjatywie wspólnotowej INTERREG, Zeszyt „Pomorskie studia regionalne”, Urząd Marszałkowski Województwa Pomorskiego, Gdańsk.
- Dawes R., 2001, *Modern Trains and Splendid Stations: Architecture, Design and Rail Travel for the Twenty-First Century*. Merrell Publishers Limited, London.
- Dickinck-Holmfeld K., 1996, *Kobenhavnernes Rum. Copenhagen Spaces*. Arkitektens Forlag, Kopenhaga.
- Duerr H., 1996, *Bahn frei fuer eine neue Stadt*, [w:] BDA „Renaissance der Bahnhöfe. Die Stadt in 21. Jahrhundert”, vieweg, Wiesbaden.
- Edwards B., 1997, *The Modern Station. New Approaches to Railway Architecture*. E&FN SPON, London.
- Esensio P., 2000, *The World of Contemporary Architecture*, Koenemann, Cologne.
- Friedrich J., 2001, *7.24 Uhr ab Gare de Lyon. Drei Bahnhöfe fuer den TGV in Suedfrankreich*. Bauwelt 37/01, Bertelsmann Fachzeitschriften GmbH, Berlin.
- Hammer G., 1998, *Expo '98 in Lissabon*. Baumeister 5/98, Verlag Georg D.W. Callwey GmbH & Co., Muenchen.
- Kuźmińska, 2002, *Krajobraz Warszawski czyli o warszawskim metrze*, nr 57, listopad, WPPiA Urzędu m.st. Warszawy, Warszawa.
- Kwiatkiewicz W., 1997, *Warszawa wczoraj, dziś, jutro*. Akapit-DTP, Warszawa.
- Ładniak G., 2003, *Transport szynowy jako usługa o charakterze publicznym – szanse i zagrożenia*, materiały międzynarodowej konferencji naukowo-technicznej Zintegrowany system miejskiego transportu szynowego (Wrocław, 24-25.04.2003), SITK, SEP O/Wrocław, Politechnika Wrocławska, Politechnika Warszawska, Wrocław.
- Mękal J., 1998, *Nowe centra handlowe w Salzburgu*. „Architektura Biznes nr 5 (70) maj 1998”, Firma Reklamowo-Wydawnicza „RAM” sp. z o.o., Kraków.
- Parissien S., 1997, *Station to Station*. Phaidon, London.
- Richards B., 2001, *Future Transport in Cities*, Spon Press, London.
- Ross J., 2000, *Railway Stations. Planning, design and management*. Architectural Press, Oxford.
- Szpak J., 1999, *Historia gospodarcza powszechna*. Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
- Taylor D., 2001, *New Architecture for the Underground. Planning for the future*. Capital Transport, Middlesex.

- Thorne M., 2001, *Renaissance of the train station* [w:] Dawes R., *Modern Trains and Splendid Stations: Architecture, Design and Rail Travel for the Twenty-First Century*, Merrell Publishers Limited, London.
- Wessner C., 2001, *Designing for their Needs: Passenger Trains for Today and Tomorrow in Europe, Japan, and North America*, [w:] Dawes R., *op. cit.*
- Zuziak Z., 1998, *Strategie rewitalizacji przestrzeni śródmiejskiej*. Politechnika Krakowska, Kraków.