

ZAMKOWSKA Stanisława

DWORZEC KOLEJOWY-JAKO ELEMENT INFRASTRUKTURY TRANSPORTU ORAZ JAKO PRZESTRZEŃ MULTIMODALNA DLA WIELU KLIENTÓW

Streszczenie

W artykule zwrócona została uwaga na potrzebę modyfikacji tradycyjnych dworców kolejowych, wobec których stawiane są obecnie nowe wymagania i są szerzej postrzegane ich funkcje. Wskazane zostały zmiany w prowadzonej polityce rozwoju infrastruktury dworcowej ukierunkowane na traktowanie dworca kolejowego, jako przestrzeni multimodalnej dla wielu klientów (multi-client space), zapewniającej dostępność do różnych usług, nie tylko związanych z samą odprawą podróżnych. Wymaga to przeprowadzenia szeregu prac modernizacyjnych celem powiększenia istniejącej przestrzeni, niezbędnej dla zintegrowania z istniejącymi systemami obsługi nowych usługodawców i realizacji nowych usług. Ponadto, zwrócona została uwaga na to, że wpływ na zmiany modernizacyjne dworców kolejowych mają także względy techniczne związane z przystosowaniem kolei do dużych prędkości.

WSTĘP

Do niedawna jeszcze rola dworców kolejowych odnoszona była głównie do funkcji związanych z działalnością eksploatacyjną kolei i z obsługą podróżnych. Natomiast obecnie istnieje potrzeba zarówno poszerzenia funkcji dworców kolejowych związanych z obsługą podróżnych, podnosząc jakość odbywanych podróży i zmieniając wizerunek kolei, jak też potrzeba zwiększenia dostępności do szeregu innych usług, które mogą być zaoferowane przez licznych usługodawców zlokalizowanych w terminalu dworcowym.

Ważnym czynnikiem wpływającym na zmiany w architekturze i wyposażeniu dworców kolejowych jest rozwój kolei dużych prędkości. Wszystkie obiekty związane z kolejowym systemem dużych prędkości objęte są programami modernizacyjnymi oraz programami zagospodarowania przestrzennego miejscowości, przez które linie te przebiegają. Jednym z centralnych zagadnień w tych projektach jest budowa nowych obiektów dworcowych lub całkowita renowacja dawnych budynków. Niezależnie od widocznych dla pasażera zmian modernizacyjnych niezbędne jest prowadzenie inwestycji związanych z budową lub przebudową torów stacyjnych, posterunków ruchu, systemów sterowania i innych elementów wyposażenia, aby można było sprostać rosnącemu natężeniu ruchu, zachowaniu jego płynności oraz przystosowaniu kolei do wizerunku komunikacji dużej prędkości.

Celem artykułu jest wskazanie uwarunkowań dla zmian modernizacyjnych dworców kolejowych oraz ich funkcji w dostosowaniu do współczesnych wymagań technicznych i rynkowych.

1. DWORZEC, JAKO ELEMENT INFRASTRUKTURY TRANSPORTU UMOŻLIWIAJĄCY DOSTĘP DO USŁUG KOLEI

Podstawowym elementem wyposażenia transportu zarówno w obsłudze łańcuchów dostaw, jak i łańcuchów podróży, jest infrastruktura transportu. Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym w art. 4 podaje następującą definicję; „infrastruktura kolejowa” - linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęтыми pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury [6].

Ogólny podział infrastruktury sprowadza się do wydzielenia infrastruktury liniowej i infrastruktury punktowej. Istotnym elementem wyposażenia transportu w obsłudze łańcucha podróży jest infrastruktura punktowa, której reprezentantem są, między innymi, dworce kolejowe. Stanowią one miejsca, w których pasażer rozpoczyna i kończy swoją podróż podczas korzystania ze środków transportu kolejowego oraz korzysta z szeregu usług towarzyszących podróży.

Wyróżnia się kilka typów dworców kolejowych, w zależności od przyjętego kryterium ich podziału. I tak, ze względu na układ torowy, można wydzielić następujące typy dworców:

- dworce przelotowe, z których tory wybiegają ze stacji w dwóch przeciwnych kierunkach, natomiast budynek dworcowy (zwany recepcyjnym) położony jest najczęściej po jednej stronie torów. Są też takie rozwiązania na dworcach przelotowych, że główny budynek recepcyjny jest zlokalizowany na szerokim peronie środkowym, aby można było szybko zrealizować operacje przesiadkowe. Specyficzną odmianą dworca przelotowego są dworce węzłowe z budynkiem recepcyjnym położonym w rozgałęzieniu między peronami dwóch łączących się linii kolejowych,
- dworce czołowe, których tory są zakończone ślepo i nie posiadają dalszego prowadzenia,
- typ mieszany dworców, tzw. dworce przelotowo-czołowe, w których część torów jest przelotowa, a część czołowa.

Podstawą podziału dworców kolejowych może być także rodzaj obsługiwanego ruchu pasażerskiego, wyróżniający:

- dworce obsługujące linie ruchu dalekiego, w tym międzynarodowego,
- dworce obsługujące ruch miejski i podmiejski,
- dworce graniczne, przystosowane do potrzeb urzędów celnych
- inne.

Dworzec jest także elementem infrastruktury transportowej pełniącym rolę węzła komunikacyjnego, w którym realizowane są następujące główne funkcje związane:

- z obsługą pasażerów odbywających podróży,
- z przyjmowaniem, postojem i odprawianiem środków komunikacji,
- z przyjmowaniem i ekspediowaniem przesyłek bagażowych, pocztowych i towarowych.

Biorąc pod uwagę pierwszą grupę funkcji, dworzec musi posiadać odpowiednią architekturę i wyposażenie tworzące niezbędne udogodnienia dla podróżnych. Powinien on posiadać odpowiednią przestrzeń przewidzianą do rozmieszczenia miejsc (pomieszczeń) związanych z tą obsługą oraz właściwy ich układ, wraz z niezbędnymi urządzeniami. Powinna być także wyodrębniona przestrzeń zarówno dla ruchu pasażerów przyjeżdżających, jak i odjeżdżających z dworca, a także zainstalowane prawidłowe oznakowanie umożliwiające szybką orientację. Ciągi piesze powinny być skrócone do minimum, co jest możliwe poprzez zainstalowanie wind, ruchomych schodów, podjazdów, czy odpowiednich platform. Ponadto, ważne jest zarówno z punktu widzenia bezpieczeństwa, jak i estetyki, odpowiednie oświetlenie każdego obszaru dworcowego. Rozwiązania w zakresie informacji powinny zapewniać nie tylko aktualność podawanych komunikatów, ale także sposób ich przekazu dostosowany do percepcji

podróżnych (systemy informacji wizualnej i głosowej). Niezbędnym wyposażeniem, podobnie jak w innych miejscach użytku publicznego, są urządzenia pozwalające na utrzymanie higieny i czystości. Infrastruktura kolejowa powinna być także dostępna dla osób, które mają ograniczone możliwości poruszania się. Stąd też konieczne jest usuwanie wszelkich barier ograniczających tę dostępność lub zapobiegających ich powstawaniu zwłaszcza, jeśli chodzi o możliwość dotarcia do miejsc obsługi biletowej, do peronów, do toalet, uzyskania informacji, itp.

Tak więc na strukturę przestrzenną dworca kolejowego składają się budynki wraz z zespołem zabudowań i urządzeń kolejowych, których przeznaczeniem jest obsługa ruchu pasażerskiego i towarowego. Należą do nich:

- główny budynek dworcowy służący do obsługi pasażerów,
- kompleks peronów odpowiednio wyposażonych,
- tory kolejowe oraz towarzyszące im urządzenia i budowle.

Głównym obiektem dworca kolejowego przeznaczonym do odprawy i obsługi podróżnych, jest budynek recepcyjny, posiadający większą lub mniejszą powierzchnię, w zależności od wielkości obsługiwanego ruchu podróżnych i rodzaju oferowanych usług. W budynku tym podróżni mają możliwość załatwienia formalności związanych z przejazdem oraz zaspokojeniem innych potrzeb np. bytowych, czy kulturalnych. Do formalności tych należy dokonanie rezerwacji, zakup biletu, uzyskanie właściwej informacji, pozostawienie bagażu. W związku z tym w holu dworcowym powinny być usytuowane miejsca sprzedaży biletów (kasy biletowe, automaty biletowe), poczekalnia oraz punkty informacyjne i miejsca do pozostawienia bagażu lub nadania bagażu.

Na dworcach zlokalizowanych w dużych miastach, o znaczącej wielkości ruchu podróżnych, w skład infrastruktury dworcowej wchodzi również obiekty oferujące znacznie szerszy program usługowy, niż tylko związany z samą odprawą podróżnych. Do tradycyjnych obiektów należą sklepy, kioski, punkty gastronomiczne, itp.

Obok budynków dworcowych usytuowane są perony, z których jedne mogą znajdować się tuż przy wyjściu z budynku recepcyjnego, natomiast do innych trzeba dojść korzystając z połączeń tunelowych lub odpowiednich kładek, połączonych z głównym budynkiem dworca. Kompleksy peronowe najczęściej przykryte są wiatami, posiadają odpowiednie oświetlenie oraz system nagłaśniający. Niezależnie od obiektów i budowli ściśle związanych z działalnością eksploatacyjną kolei (prowadzeniem ruchu pociągów) w przestrzeni peronowej, na dużych dworcach, mogą także znajdować się obiekty i urządzenia służące do obsługi podróżnych, wśród których można wymienić:

- tablice z nazwą stacji,
- halę peronową, stanowiącą miejsce oczekiwania podróżnych na połączenie komunikacyjne (niezależnie od miejsca w budynku recepcyjnym),
- automaty biletowe,
- ławki,
- punkty informacyjne o rozkładach jazdy w postaci gablot informacyjnych i/lub wyświetlaczy informacyjnych,
- punkty gastronomiczne,
- automaty z napojami,
- saloniki prasowe,
- kioski,
- inne punkty handlowe i usługowe w zależności od wielkości potoków podróżnych i typu dworca.

W celu zapewnienia bezpieczeństwa przebywającym na dworcu osobom oraz mieniu coraz częściej instalowane są w przestrzeni dworcowej, w tym także peronowej, odpowiednie systemy monitorujące sytuację, aby można było szybko zareagować w sytuacji jakiegokol-

wiek zagrożenia, wysyłając ekipę pracowników ochrony. Jest to sieć kamer monitoringu i specjalnych paneli z przyciskami SOS umieszczonymi w konstrukcji wsporczej tablicy informacyjnej.

Ważne jest także właściwe zagospodarowanie przestrzeni wokół budynku dworcowego, która powinna być odpowiednio przygotowana pod potrzeby podróżnych. Jedną z takich potrzeb jest pozostawienie samochodu, motocykla, czy roweru na odpowiednio usytuowanym i chronionym parkingu, w bliskim otoczeniu dworca. Dobrze zaprojektowane parkingi powiększają zasięg oddziaływania transportu publicznego.

Oprócz pomieszczeń i urządzeń dla podróżnych na dworcach znajdują się pomieszczenia służbowe, takie jak: pomieszczenia ekspedycji osób (kasy), bagażu, a czasem towarów; pomieszczenia dyżurnego ruchu (z bezpośrednim wyjściem na pero i bliskim); pomieszczenie dalekopisu i centrali telefonicznej lub dyspozytorskiej; biura ruchu (wagonowe i inne), kancelaria zawiadowcy stacji, pokoje służbowe itp. [5, s. 7].

2. DWORZEC KOLEJOWY, JAKO OBIEKT WIELOFUNKCYJNY ZAPEWNIAJĄCY DOSTĘPNOŚĆ DO WIELU USŁUG

Zauważa się obecnie pewną ewolucję w ofercie usługowej dworców kolejowych, polegającą na przechodzeniu od budynków z halą kasową i poczekalnią do wielofunkcyjnych obiektów, w których każdy kawałek powierzchni jest wykorzystany efektywnie, włącznie z terenami przylegającymi, stanowiącymi jego otoczenie. Należy podkreślić, że w większości przypadków miejscem usytuowania dworców są najcenniejsze tereny miast, z których wpływy mogłyby jednocześnie stanowić znaczące źródło przychodów..

Nowoczesny obiekt dworcowy łączy funkcje związane z zapewnieniem podstawowych potrzeb związanych z odprawą podróżnych z funkcjami handlu, gastronomii, rozrywki i informacji. To sprawia, że znaczna część przestrzeni pozostawiona zostaje w gestii pozakolejowych kontrahentów. Jest to także przykład modelu partnerstwa publiczno-prywatnego.

Komercyjne zagospodarowanie dworców kolejowych obejmuje przede wszystkim program usługowy związany najczęściej z działalnością handlową i gastronomią, o bardzo zróżnicowanym asortymencie. Najbardziej popularne są sklepy i kioski spożywcze, ale też sklepy przemysłowe i inne punkty usługowe, jak np. duże centra handlowe, centra rekreacji, salony kosmetyczne, salony fryzjerskie, kawiarnie internetowe, restauracje, punkty obsługi bankowej, punkty obsługi turystycznej związanej ze zwiedzaniem miasta, obiekty hotelowe oraz szereg innych. Przy niektórych dworcach budowane jest także zaplecze konferencyjne (np. w Sztokholmie), centra biurowe, a nawet teatry.

Transformacja działalności dworców kolejowych i ich modernizacja następuje obecnie na całym świecie. Cele tej modernizacji są różne. Jedne wynikają z konieczności usprawnienia samej komunikacji szynowej, wykorzystując nowoczesne rozwiązania konstrukcyjne i technologiczne dla zwiększenia np. częstotliwości kursowania pociągów, zoptymalizowania długości składów pociągów, zmniejszenia hałasu itp. Motywem jest obsługa coraz większej liczby podróżnych i sprostanie nowym wymaganiom technicznym.

Innym celem modernizacji są nowe oczekiwania coraz bardziej wymagających pasażerów, podobnie jak to ma miejsce w portach lotniczych, które zobowiązują przewoźników i instytucje kolejowe do modyfikacji tradycyjnych funkcji dworca. To nowe podejście narzuca potrzebę zaspokojenia bardzo różnych oczekiwań. Dworzec staje się coraz bardziej obiektem hybrydowym – połączeniem centrum handlowego, rekreacyjnego i multimodalnego terminala komunikacyjnego. Dworzec jest postrzegany, jako nowa przestrzeń miejska, gdzie tradycyjny podróżny staje się klientem licznych usługodawców.

Ponadto, już od wielu lat dworzec nie stanowi przestrzeni przeznaczonej tylko dla podróżnych, ale także dla szerszego grona ludzi, których przyciągają obiekty położone w pobliżu dworca.

Na dworcach należy mieć na względzie nie tylko poziom dostępności budynków i peronów, lecz także dostęp do informacji. Poszukuje się innowacyjnych rozwiązań w dziedzinie systemów informacji dla podróżnych, najlepiej spersonalizowanej i podawanej w czasie rzeczywistym. Coraz częściej pasażerowie oczekują udostępniania (w ramach abonamentu lub bezpłatnych usług) informacji w czasie rzeczywistym o lokalizacji peronów, okienek kasowych oraz wskazania trasy prowadzącej do obiektów dworcowych, nie mówiąc już o informacji o opóźnieniach pociągów.

Wysiłek przedsiębiorców skupia się także na pozyskaniu nowych klientów dworców, którzy potrzebują informacji obszerniejszej, dotyczącej nie tylko transportu, ale także o ofercie handlowej dworcowych sklepów, o różnych usługach komunikacyjnych proponowanych w terminalach multimodalnych, a nawet seansach w kinie dworcowym. Klient życzy sobie otrzymywać informacje za pośrednictwem poczty elektronicznej lub SMS. Niekiedy takie rozwiązania postrzegane są, jako wizja przyszłości, jednak z obecnych potrzeb i doświadczeń wynika, że należy powoli odchodzić od klasycznego podejścia do koncepcji dworca kolejowego, jako miejsca związanego jedynie z transportem na rzecz szerszego postrzegania tej przestrzeni w życiu codziennym. Przeważa tendencja do traktowania dworca kolejowego, jako przestrzeni multimodalnej dla wielu klientów (multi-client space), zapewniającej na żądanie pełną dostępność informacji [szerzej 3, s. 20-21].

Realizacja nowych projektów dla dworców z przestrzenią multimodalną musi zakładać nie tylko przekształcenie i modernizację istniejących budynków, ale także realizację połączeń z nową przestrzenią. Np. celem projektu rewaloryzacji dworca King Cross w Londynie było powiększenie o 300% przestrzeni niezbędnej do zintegrowania ze strefami restauracji i sklepów.

Nie zawsze jest możliwe pozyskanie odpowiedniej przestrzeni na zewnątrz dworca kolejowego, w celu przywrócenia ich roli, jako centrów wymiany handlowej, socjalnej i kulturowej. W takim przypadku rozpatruje się możliwości wykorzystania powierzchni w podziemiach dworca, które służą zarówno, jako struktury tranzytowe dla środków transportu dojazdowego, naziemnego, jak też, jako pasażer handlowe i usługowe.

Transformacja działalności dworców w Japonii obejmuje, między innymi, budowę przy dworcach kolejowych dwudziesto- i pięćdziesięcio- piętrowych wieżowców przeznaczonych dla różnorodnych usług i handlu. Natomiast w Stanach Zjednoczonych wiele zabytkowych dworców przekształcanych jest w luksusowe centra handlowe. Jest to właściwie powrót do przeszłości, ponieważ dla pierwszych prywatnych przedsiębiorców kolejowych pasażer był klientem. Koleje te posiadały sklepy, bufety, restauracje i hotele, a kolejowe autobusy i taksówki świadczyły dodatkowe usługi przewozowe. Natomiast późniejsza nacjonalizacja kolei w Europie rozdzieliła te funkcje i pasażer stał się tylko użytkownikiem transportu publicznego.

Działalność komercyjna wielu towarzystw kolejowych w Japonii stanowi źródło inspiracji w skali światowej. Najlepsze wyniki osiągają prywatne sieci kolejowe, które zrywają z dotychczasowym stereotypowym rozumieniem kolei i dworców. Nadrzędnym elementem nowego modelu jest klient, niekoniecznie będący pasażerem. Takie podejście pozwoliło prywatnym kolejom konkurować z Japanese National Railways. Sprzedaż usług niekolejowych i ich pozytywny wpływ na sytuację finansową kolei stała się elementem branym pod uwagę przy kształtowaniu przyszłego modelu kolei.

Obserwatorzy z wielu krajów świata z uznaniem wypowiadają się na temat roli towarzystw Japan Rail w uzdrowieniu gospodarki i wzroście konkurencyjności przedsiębiorstw kolejowych. Okres swobodnego działania prywatnych sieci w Japonii wykazał, że kolej nie jest w stanie zapewnić sobie odpowiedniego poziomu rentowności, oferując wyłącznie usługi transportowe. Niezbędne jest wprowadzenie na teren kolejowy zyskownych usług niekolejo-

wych. Miejszem najbardziej nadającym się do prowadzenia tego typu usług jest dworzec i przyległy do niego teren kolejowy [1, s.43 i d].

Również kraje europejskie przystąpiły do komercjalizacji dworców kolejowych. Np. w Holandii komercjalizację dworców rozpoczęto w 1992 roku, gdzie w rok później powstało towarzystwo rozwoju dworców kolejowych, które wyposaża dworce kolejowe w centra handlowe. Zaangażowanie w proces komercjalizacji dworców zostało także podjęte latach dziewięćdziesiątych w Hiszpanii, Wielkiej Brytanii, Austrii, Portugalii, Szwajcarii, we Włoszech, we Francji, w Niemczech oraz w wielu innych krajach, gdzie osiągnięte są dobre wyniki w nowym zagospodarowaniu przestrzeni dworcowej.

Również i w Polsce realizowane są projekty zmian funkcji dworców kolejowych, czyniąc je obiektami przyjaznymi dla klientów i otoczenia. Jednym z dworców warszawskich, który zmienił zdecydowanie komfort obsługi podróżnych, nie mówiąc już o celach komercyjnych, jest dworzec Warszawa Wileńska, wcześniej mocno zaniedbany. Transformacja dworców kolejowych w Polsce została zintensyfikowana w związku z przygotowaniem EURO 2012, przekształcając je z nowe wielofunkcyjne centra handlowo-usługowe, z niezbędnymi funkcjami nie tylko dla obsługi podróżnych, ale także innych klientów. Trwają również prace nad zagospodarowaniem nieczynnych dworców kolejowych, które także mogą być przekształcone z charakteru kolejowego na niekolejowy, komercyjny.

W Stanach Zjednoczonych już w latach pięćdziesiątych wszystkie duże dworce miały centra handlowe, dworce komunikacji drogowej, hotele i restauracje.

3. DWORZEC KOLEJOWY, JAKO PLATFORMA POŁĄCZEŃ MULTIMODALNYCH

3.1. Dworzec kolejowy integrujący ruch daleki i lokalny

W ramach europeizacji wymagane jest zwiększenie liczby połączeń międzynarodowych zintegrowanych z sieciami lokalnymi w krajach Unii Europejskiej. Taka sytuacja wpływa na konieczność poszerzenia obsługi w punktach komunikacyjnych oraz na nowe ich lokalizacje.

Wielkie dworce w metropoliach obsługują codzienne tysiące pasażerów, których potoki nakładają się i krzyżują. Występują tutaj zarówno potoki związane z obsługą międzynarodowych przewozów, z ruchem krajowym, a także ruchem lokalnym. Ukierunkowanie tych potoków decyduje o kształcie dworca i jego otoczeniu, który – zrośnięty z miastem – musi obsługiwać zarówno ruch daleki, jak i cały ruch lokalny, na który składają się:

- komunikacja miejska (autobusowa, tramwajowa, trolejbusowa),
- komunikacja podmiejska,
- metro,
- szybka kolej miejska,
- taksówki,
- pojazdy specjalne
- piesi.

Aby zapewnić prawidłowy dojazd i odjazd z dworca kolejowego do pożądanego miejsca niezbędna jest bliska lokalizacja przystanków dla środków publicznego transportu zbiorowego, spełniających funkcje dowozowo-odwozowe dla znacznej liczby pasażerów odbywających podróże koleją. Niezbędna jest zatem integracja systemów transportu publicznego: autobusów, tramwajów, metra i kolei - na poziomie „hardware” (terminale, wspólne użytkowanie torów kolejowych), „software” (systemy informatyczne), „orgware” (koordynacja rozkładów jazdy), „finware” (bilety łączone, wspólny system taryfowy) [4].

Kolejna przestrzeń blisko budynku dworcowego jest niezbędna w celu usytuowania kolejnych miejsc, które są ważne w obsłudze pasażerów transportu kolejowego. Ponieważ część podróżnych w dojazdach do dworca kolejowego korzysta z własnych środków transportu,

stąd też niezbędne jest właściwe zagospodarowanie przestrzeni wokół budynku dworcowego w celu zapewnienia miejsc parkingowych dla samochodów, motocykli, czy rowerów. Właściwie zaprojektowane i zrealizowane parkingi mogą zwiększyć zasięg oddziaływania transportu kolejowego. Integrację transportu indywidualnego z publicznym można realizować przez utworzenie odpowiedniej infrastruktury (terminale intermodalne, parkingi Park&Ride) oraz wprowadzenie systemu informacji i zarządzania ruchem, wspieranie ruchu pieszego i rowerowego. Dworzec kolejowy powinien spełniać funkcje integratora różnych systemów transportu.

Wymogiem funkcji integracyjnej dworca kolejowego, wnoszącym znaczące ulepszenia w transporcie publicznym, jest współpraca z podmiotami oferującymi usługi dodatkowe towarzyszące podróży, których uwzględnienie jest obecnie niezbędne przy projektowaniu i wdrażaniu nowych ofert w transporcie zbiorowym. Podróżni oczekują zapewnienia takich usług, dzięki którym podróż będzie łatwiejsza i bardziej atrakcyjna, a jej czas będzie maksymalnie wykorzystany.

3.2. Dworzec kolejowy zintegrowany z portem lotniczym

Współczesna aktywność człowieka obejmuje coraz dłuższe zasięgi i obszary sprawiając, że coraz istotniejszą funkcję spełnia transport lotniczy. Rzadkość lokalizacji punktów odprawy lotniczej wymaga jednak komplementarnej usługi transportu dowozowego. Obecne tendencje rozwojowe portów lotniczych idą w kierunku tworzenia dogodnych połączeń komunikacyjnych do lotniska, z wykorzystaniem różnych środków transportu, w tym także transportu kolejowego. Walorem kolei jest fakt, że pociągi dojeżdżają do centrów miast, natomiast lotniska lokalizowane są najczęściej daleko poza miastem. Ze względu na duże zatłoczenie na drogach kolej i linie lotnicze mogą stać się doskonałymi partnerami w obsłudze potoków pasażerskich na dalekie odległości. Oferta wspólnej obsługi pociąg-samolot, wymaga:

- doprowadzenia linii kolejowych do lotnisk,
- budowy kolejowych obiektów dworcowych, usytuowanych jak najbliżej portu lotniczego, z dogodnymi przejściami do hali odpraw lotniczych.
- skoordynowania rozkładów jazdy pociągów i samolotów;
- ujednoczenia systemów rezerwacji i sprzedaży biletów;
- rozwiązania problemu odprawy bagażu.

Przykładem współpracy kolei z transportem lotniczym są rozwiązania przyjęte przez koleje francuskie SNCF, które zawarły porozumienia z kilkoma liniami lotniczymi, na podstawie których pasażer wykupuje jeden bilet z dwoma odcinkami: na podróż pociągiem TGV do lotniska de Gaulle'a w Paryżu i ewentualny transfer dokonywany w ramach tego samego odcinka oraz na lot międzynarodowy z lotniska do miejsca przeznaczenia [7]. Inna oferta obejmuje odprawę podróżnego i jego bagażu już na dworcach kolejowych, a następnie transfer na lotnisko specjalnym połączeniem kolejowym.

Kwestia współpracy transportu kolejowego i lotniczego jest aktualna w szczególności dla nowo budowanych systemów kolei wysokich prędkości. Projekty tych systemów przeważnie uwzględniają włączenie kolei w obsługę lotnisk. Przykładem obiektu świadczącego usługi intermodalne jest terminal kolejowo-lotniczy we Frankfurcie, który oddany został do użytku w 2006 roku. Posiada zarówno zintegrowany kompleks transportowy, jak i obiekty handlowo-usługowe oraz biurowe (Airail Centre). Terminal ten łączy siódme, co do wielkości lotnisko w świecie (drugie w Europie) ze stacją kolejową, z której odjeżdżają pociągi ekspresowe ICE, a poniżej znajduje się stacja szybkiej kolei miejskiej S-Bahn. W sąsiedztwie zlokalizowanych jest kilka dróg dojazdowych do autostrad. Terminal zapewnia połączenia lotnicze z 277 miastami w 105 krajach oraz 96 pociągów ekspresowych ICE każdego dnia. Na jednym z krańców terminala zlokalizowany został hotel Le Meridien z 680 pokojami, salami konferencyjnymi i halą sportowo-rekreacyjną. Znajdują się także liczne bary, sklepy, które mają stworzyć atmosferę komfortu i przyjaznego otoczenia dla gości, podróżnych, biznesmenów, pracowni-

ków. Wszystkie trasy przejść dla pieszych są osłonięte i klimatyzowane. Połączenie terminalu kolejowego z lotniczym jest korzystne zarówno dla przewoźników, jak i dla klientów, dając im możliwość zaspokojenia wielu potrzeb w jednym terminalu.

W Polsce występują trzy połączenia kolejowe doprowadzone do lotnisk:

- połączenie kolejowe z Dworca Kraków Główny do lotniska Kraków Balice, obsługiwane przez spółkę Przewozy Regionalne,
- połączenia kolejowe do lotniska Warszawa Okęcie realizowane przez spółkę Koleje Mazowieckie KML uruchamiane w relacjach: Modlin – Warszawa Lotnisko Chopina przez Warszawę Wschodnią i Warszawę Centralną; Warszawa Wschodnia – Warszawa Lotnisko Chopina przez Warszawę Centralną; Warszawa Centralna – Warszawa Lotnisko Chopina,
- połączenia kolejowe obsługujące lotnisko w Modlinie realizowane przez spółkę Koleje Mazowieckie KML, wykorzystując różne trasy przebiegu, z różnych punktów komunikacyjnych Warszawy, w tym również od lotniska Warszawa Okęcie [8, s. 39-40].

4. DWORZEC KOLEJOWY W SYSTEMIE KOLEI DUŻYCH PRĘDKOŚCI

Realizacja programów związanych z budową kolei dużych prędkości wiąże się z opracowaniem wielu planów i wytycznych, stanowiących wyzwanie dla budownictwa kolejowego. Oprócz modernizacji istniejących linii kolejowych i budowy nowych odcinków linii, dostosowanych do wysokich prędkości, niezbędne są także prace modernizacyjne i budowlane w odniesieniu do wielu jeszcze innych obiektów kolejowych.

Na przykład we Francji wszystkie obiekty związane z kolejowym systemem dużych prędkości znalazły miejsce w programach modernizacji i zagospodarowania przestrzennego miejscowości, przez które linie te przebiegają. Centralnym zagadnieniem w tych projektach była budowa nowych dworców lub całkowita renowacja dawnych budynków.

Wprowadzenie pierwszego pociągu dużej prędkości na Gare de l'Est w Paryżu było poprzedzone przeprowadzeniem prac modernizacyjnych tego dworca, jak też innych stacji mających obsługiwać pociągi TGV. Część prac modernizacyjnych odnosiła się do inwestycji związanych z zachowaniem płynności ruchu, w tym dodatkowych torów, nowych posterunków ruchu, systemów sterowania i oraz elektryfikacji niektórych odcinków trasy. Natomiast pozostałe prace objęły budowę i przebudowę obiektów związanych z obsługą podróżnych i innych osób przebywających w rejonie dworców.

Konieczna była budowa trzech nowych stacji usytuowanych na linii dużej prędkości, z priorytetem dla pociągów w połączeniach wewnętrznych (province-province), odchodzących od linii dużej prędkości w celu obsługi każdego regionu bez dodatkowej straty czasu..

Wśród nowych stacji należy wymienić:

- stację Champagne-Ardenne TGV, usytuowaną na 113. km linii TGV Est, na południowych peryferiach Reims na obszarze 180 ha, z centrum administracyjnym, terminalem dla lokalnych linii autobusowych, doprowadzoną linią tramwajową oraz niezbędnymi parkingami dla 700 pojazdów,
- stację Meuse-Voie Sacrée, położoną na 213. km linii TGV wraz z dworcem usytuowanym na skraju lasu Argonne nad brzegiem Mozy. Otwarta w maju 2007 roku stacja wyróżnia się dachem o konstrukcji drewnianej w kształcie dzwonnicy, pomyślanym, jako element integrujący budowlę z naturalnym otoczeniem.
- stację Lorraine TGV, znajdującą się w Louvigny, na 281. km trasy. Wzorem innych nowych dworców budynek wznosi się nad torami i dwoma peronami bocznymi. Dostęp do nich zapewniają pochylnie, windy i jedna kładka dla pieszych. Obok dworca jest parking na 800 miejsc dla samochodów prywatnych i taksówek [2, s. 40].

Wśród symbolicznych realizacji na linii TGV Est należy wymienić modernizację paryskiego dworca Gare de L'Est, jednego z bardziej rozległych w Paryżu. Nowe elementy architektoniczne spowodowały, że dworzec stał się godnym przyjęcia linii TGV i ICE. Po przebudowie systemu przeszklenia i świetlików światło dostaje się aż do poziomu metra. Ten sektor na dwóch poziomach mieści placówki handlowe bardziej estetyczne niż dawne sklepiki i kramy.

Zmieniony został także dworzec w Strasburgu, który powiększono i przystosowano do ruchu multimodalnego. Budynek dworca ma oryginalną konstrukcję architektoniczną - gigantyczną zewnętrzną osłonę szklaną, dzięki której pod dachem znalazło się dodatkowo 2.000 m² powierzchni użytkowej, pozwalającej na prawie dwukrotne powiększenie hali dla obsługi pasażerów. Z bezpośredniego otoczenia dworca usunięto samochody, pozostawiając swobodny dostęp pieszym i autobusom miejskim. Zorganizowano parkingi dla samochodów oraz (największy we Francji) parking na 850 rowerów. Wprowadzenie TGV jest postrzegane w Strasburgu jako element przyspieszenia rozwoju ekonomicznego i odnowy miasta.

Prace modernizacyjne, w związku z wprowadzeniem TGV, objęły także dworzec Nancy-Ville. Nowe budynki (Sud oraz Villette) zostały włączone do obsługi pasażerów pociągów TGV. Dworzec został wyposażony w wychodzącą na miasto przeszkloną poczekalnię oraz windy ułatwiające dostęp do peronów. W 2006 roku zreorganizowano plac dworcowy. Nowa budowla powstała na przedłużeniu budynku głównego, mieści na powierzchni 8.000 m² biura i kompleks usługowy. Zaprojektowano także centrum kongresowe o powierzchni 3.000 m². [2, s 42 i d]

PODSUMOWANIE

Przygotowanie europejskiego obszaru transportu na przyszłość wymaga sprostania wielu wyzwaniom związanym z koniecznością wprowadzania nowych technik i technologii transportu zrównoważonego, z uruchamianiem nowych połączeń komunikacyjnych, a także z kształtowaniem usług przewozowych odpowiadających potrzebom i wymaganiom klientów w zakresie jakości, efektywności i dostępności. W ramach transportowych powiązań unijnych wymagane jest zwiększenie liczby połączeń transgranicznych i ich integracja z sieciami lokalnymi w krajach UE, co wpływa na konieczność poszerzenia obsługi w punktach komunikacyjnych oraz na nowe ich lokalizacje.

Obecne kierunki polityki transportowej UE kładą duży nacisk na kształtowanie nowej jakości usług w publicznym transporcie pasażerskim. Ma to również bezpośredni związek z nowymi funkcjami i zadaniami stojącymi przed dworcami, jako miejscami obsługi podróży w łańcuchu mobilności, oferując im znacznie większy niż dotychczas zakres usług. Współczesna koncepcja rozwoju dworców kolejowych ma na celu intensyfikację działalności, jaka może być w ich obszarze prowadzona - od poszerzania funkcji transportowych (połączenie z transportem drogowym, lotniczym, turystyką) do działań w obszarach zupełnie niezwiązanym z transportem. Należą do nich nowoczesne centra handlowe, centra rozrywki i rekreacji, kina, restauracje, a także szereg innych usług.

W obecnych projektach rozwojowych dworców kolejowych przeważa tendencja do traktowania dworca kolejowego, jako przestrzeni multimodalnej dla wielu klientów (multi-client space), zapewniającej nie tylko pożądaną przez klientów zakres usług, ale pełną dostępność informacji na ten temat. Dworce są więc konsekwentnie przebudowywane pod kątem wygospodarowania w budynkach dworcowych i ich otoczeniu, jak największej powierzchni handlowej, gastronomicznej i usługowej. Tak więc dworce kolejowe położone w miastach pełnią liczne funkcje. Przy ich modernizacji należy uwzględnić potrzebę zapewnienia klientom wysokiej jakości usług oraz sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego, a także usług dodatkowych pozwalających zarówno na zwiększenie atrakcyjności podróży, jak też na szeroki dostęp dla innych klientów.

BIBLIOGRAFIA

1. Batisse F., *Les gares et leur valorisation dans le Monde*. Revue Generale des Chemins de Fer 1998, nr 4..
2. Dancre J-F., *Des gares traitées avec égard..* Le Rail 2007, nr 137.
3. Ducasse I., *Gares, le nouvel espace de vie de la ville*. Le Rail 2012, nr 9.
4. Janic M., *Integrated transport systems in the European Union: an overview of some recent development*. Transport Reviews 2001, nr 4.
5. *Raport - dworce kolejowe i ich najbliższe otoczenie*, Rynek Kolejowy 2002, nr 7.
6. *Ustawa z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym*, Dz.U. Nr 86, poz. 789, stan prawny na dzień 4 grudnia 2010 r.
7. Weibel P., *Combined rail + air services*. Rail International 2002, nr 1.
8. Wróbel I., *Obsługa portów lotniczych transportem kolejowym w Polsce, jako element integracji międzygłazkowej*. TTS 2012, nr 9.

TRAIN STATION AS AN ELEMENT OF TRANSPORT INFRASTRUCTURE AND AS MULTIMODAL SPACE FOR MANY CUSTOMERS

Summary

The article emphasizes the need to modify the traditional railway stations, which are now facing new demands and whose functions are currently seen in a wider perspective. The paper discusses the changes in the policy of train station infrastructure development that are aimed at treating the train station as the multimodal space for many customers (multi-client space) that ensures the availability of a variety of services, including ones not related to the clearance of travelers. This requires a number of modernization works to enlarge the existing space that is necessary to integrate new contractors with existing systems of servicing and the operation of new services. Also brought to the attention was the fact that technical reasons related to adaptation to high-speed rail have an impact on the modernization of railway stations.

Autor:

Dr hab. prof. UTHRad. **Stanisława Zamkowska** – Uniwersytet Technologiczno-Humanistyczny w Radomiu, Wydział Transportu i Elektrotechniki, e-mail: s.zamkowska@uthrad.pl