

MICHAŁ WÓJCICKI

mgr, doktorant w Instytucie Geografii Społeczno-Ekonomicznej i Gospodarki Przestrzennej, Uniwersytet im. Adama Mickiewicza w Poznaniu, Ul. Dziegielowa 27, 61-680 Poznań, tel. 695-169-982, e-mail: micwoj@amu.edu.pl

PROJEKT KOLEJOWY „STUTTGART 21”¹

Streszczenie. Celem artykułu jest zaprezentowanie jednego z największych i najbardziej kosztownych projektów kolejowych, realizowanych w ostatnich kilkunastu latach w Europie. Zakrojony na szeroką skalę projekt pod nazwą „Stuttgart 21” to wieloetapowe przedsięwzięcie infrastrukturalne, którego głównymi efektami będzie m.in. przeorganizowanie węzła kolejowego w mieście Stuttgart, budowa nowego podziemnego dworca kolejowego oraz przebudowa linii kolejowych w relacjach dalekobieżnych, a także rewitalizacja centralnych dzielnic Stuttgartu. Projekt „Stuttgart 21”, którego zakończenie planowane jest na rok 2021, ze względu na szeroki i skomplikowany zakres prac oraz wysokie koszty inwestycyjne wymaga zaangażowania wielu partnerów ze sfery publicznej, biznesu, a także sfery społecznej. Pokładane są w nim olbrzymie nadzieje władz samorządowych, regionalnych i krajowych na poprawę konkurencyjności wewnętrznej i zewnętrznej całego obszaru metropolitalnego Stuttgartu zarówno w wymiarze gospodarczym, przestrzennym, jak i społecznym. W artykule zaprezentowano najważniejsze założenia projektu oraz spodziewane efekty wynikające z jego realizacji. Ponadto opisane zostały struktury zarządzania Regionem Stuttgart oraz polityki strategiczne w obszarze rozwoju transportu publicznego w regionie. Ważnym elementem artykułu jest wskazanie na istotną rolę procesu uspołeczniania założeń projektu. W wyniku wykorzystania przez organizatorów procesu inwestycyjnego różnorodnych, niejednokrotnie kosztownych form partycypacji społecznej uzyskano jego społeczną akceptację, której brak na początkowym etapie inwestycyjnym mógł całkowicie wstrzymać jego realizację.

Słowa kluczowe: transport publiczny, kolej regionalna, polityka transportowa, rewitalizacja miasta, partycypacja społeczna

Wprowadzenie

Obszary metropolitalne stanowią obecnie kluczowe bieguny wzrostu społeczno-gospodarczego Europy. Rozwój metropolii nie jest już tylko i wyłącznie uzależniony od liczby mieszkańców i poziomu PKB, lecz w dużej mierze determinowany jest przez liczbę i jakość sieciowych powiązań z innymi ośrodkami miejskimi w skali Europy i świata. Maik [1] określa metropolie jako formę miasta, która wykształciła się na pewnym etapie jego rozwoju i jest historyczną konsekwencją przemian społeczno-gospodarczych, związanych w ostatnich latach z umiędzynarodowieniem gospodarki i rozwojem wewnętrznych relacji miasta z otoczeniem. Kluczowe znaczenie w tym rozwoju odgrywają powiązania o charakterze komunikacyjnym, w tym nowoczesny transport lotniczy i kolejowy. Gwarancją dalszego trwałego rozwoju gospodarczego, przestrzennego oraz społecznego dzisiejszych obszarów metropolitalnych są innowacyjne inwestycje w transport, zwiększające konkurencyjność i atrakcyjność miast – regionów w wymiarze krajowym i globalnym.

Przykładem metropolii, która podejmuje intensywne starania w celu zwiększenia swojego znaczenia na politycznej i gospodarczej mapie Europy jest obszar metropolitalny Stuttgartu – jeden z największych i najbardziej rozwiniętych gospodarczo regionów w Niemczech. Poprzez przystąpienie do realizacji największego infrastrukturalnego projektu kolejowego ostatnich kilkudziesięciu lat w Europie pod nazwą „Stuttgart 21” Region Stuttgart pragnie zagwarantować sobie trwały rozwój na kolejne dziesięciolecia.

Charakterystyka Regionu Stuttgart

Region Stuttgart to jeden z 12 obszarów metropolitalnych w Niemczech, które odgrywają zasadniczą rolę w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i mają decydujący wpływ na kształtowanie jego struktury osadniczej [2] (rys. 1). Region Stuttgart w obecnym kształcie i strukturze administracyjnej ustanowiony został przez Rząd Federalny Republiki Niemieckiej w 1995 roku w ramach Konferencji Ministrów ds. Porządku Przestrzennego. Oprócz Regionu Stuttgart status metropolii uzyskały także Berlin, Hamburg, München, Region Rein-Men, Region Rein-Ruhr oraz potencjalny Region Leipzig-Dresden-Chemnitz. W 2005 roku do rządowej listy niemieckich metropolii dołączone zostały Region Hannover-Brunschweig-Göttingen, Region Nürnberg, Trójkąt Rein-Neckar oraz Bremen-Oldenburg.

Zgodnie z postanowieniami Krajowego Raportu Planowania Przestrzennego z 2005 roku [3] oraz Kierunkami Strategicznymi Rozwoju Przestrzennego Niemiec z 2006



Rys. 1. Regiony Metropolitalne w Niemczech
Źródło: Kaczmarek T., Mikuta Ł., *Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2007

¹ © Transport Miejski i Regionalny, 2013.

roku, celem regionów metropolitalnych jest generowanie wzrostu gospodarczego, zorientowanego na innowacyjność i zwiększanie konkurencyjności na arenie europejskiej.

Region Stuttgart (rys. 2) składa się z miasta centralnego Stuttgartu, będącego stolicą Landu Badenii-Wirtembergii, oraz pięciu otaczających go powiatów ziemskich: Böblingen, Esslingen, Göppingen, Ludwigsburg oraz Rems-Murr. Region Stuttgart obejmuje swym zasięgiem 179 gmin o łącznej powierzchni 3654 km² [5].



Rys. 2. Struktura terytorialno-administracyjna Regionu Stuttgart
Źródło: Kaczmarek T., Mikula Ł., *Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2007

Według stanu z 2012 roku liczba ludności Regionu Stuttgart wynosiła 2 691 666 osób, z czego 15,9% stanowili obcokrajowcy (tabela 1). Region Stuttgart to najgęściej zaludniony obszar wielkomiejski w Niemczech, gdzie gęstość zaludnienia na poziomie 736 os./km² jest wyższa niż w regionach takich jak Frankfurt nad Menem – 560 os./km² czy Monachium – 461 os./km². Region Stuttgart charakteryzuje się bardzo silną policentryczną strukturą przestrzenną. Miasto Stuttgart z liczbą blisko 600 tysięcy mieszkańców, pełniący funkcje centrum administracyjnego, społecznego, gospodarczego i kulturowego Landu otoczone jest przez pierścień miast średniej wielkości (liczących 20–80 tys. mieszkańców), takich jak Göppingen, Ludwigsburg, Esslingen, Nürtingen, Leonberg, Böblingen, Back-

ang. Są one porównywalne pod względem potencjału społeczno-gospodarczego, łącznie skupiają niemal taką samą liczbę mieszkańców, co samo miasto centralne.

Region Stuttgart to olbrzymi rynek pracy oparty w dużej mierze na przemyśle samochodowym. Swoje siedziby i fabryki mają tu duże koncerny motoryzacyjne takie jak: Daimler AG, Porsche, Audi, a także szereg firm powiązanych z przemysłem samochodowym – Bosch czy Getrag. Region Stuttgart to obszar charakteryzujący się rozwiniętym przemysłem wysokich technologii oraz dużą ilością zgłaszanych patentów. Silne, rozwinięte gospodarczo gminy otaczające miasto centralne, z licznymi i dobrze prosperującymi przedsiębiorstwami produkcyjno-usługowymi stanowią uzupełnienie dla miasta Stuttgart, tworząc jednocześnie duży rynek pracy dla mieszkańców całej metropolii.

Stopa bezrobocia w Regionie Stuttgart w 2011 roku wyniosła 4,5%, a produkt krajowy brutto w 2011 ponad 103 miliardów euro, co jest wartością wyższą od PKB krajów takich jak Węgry czy Rumunia. Wartość PKB w przeliczeniu na mieszkańca wyniosła w 2011 roku niespełna 35 tysięcy euro na osobę i jest to jedna z najwyższych wartości wśród wszystkich niemieckich i europejskich obszarów metropolitalnych.

Mimo dużej gęstości zaludnienia struktura przestrzenna Regionu Stuttgart charakteryzuje się znacznym udziałem terenów zielonych oraz terenów rolniczych. Użytki rolne stanowią 48%, lasy – 30%, natomiast osiedla mieszkaniowe, infrastruktura komunikacyjna i inne – 22% ogólnej powierzchni regionu.

Transport w planowaniu strategicznym

W okresie ostatnich 30 lat Region Stuttgart wypracował własne struktury zarządzania metropolitalnego, które w dużej mierze wynikają z bogatej tradycji współpracy międzygminnej i regionalnej w landzie Badenii-Wirtembergii oraz z szeregu narastających problemów funkcjonalno-przestrzennych głównie w obszarze planowania przestrzennego i transportowego. Już w 1974 roku powołany został Regionalny Związek Środkowego Neckaru (*Regionalverband Mittlerer Neckar*), będący związkiem planistycznym, w skład którego weszło miasto Stuttgart oraz sąsiednie gminy leżące wokół niego. W 1994 roku istniejący związek planistyczny przekształcony został w funkcjonujący do dziś Związek Regionu Stuttgart (*Verband Region Stuttgart*). Nastąpiło to na mocy „Ustawy o powołaniu Związku Regionu Stuttgart” z dnia 7 lutego 1994 roku [6], uchwalonego przez Rząd Landu Badenii-Wirtembergii. Powołanie nowej, rozbudowanej struktury administracyjnej Związku stanowiło początek intensywnej współpracy między 179 gminami regionu, która wynikała z potrzeby systematycznego rozwiązywania szeregu problemów o znaczeniu ponadgminnym (w tym głównie w zakresie zbiorowego transportu regionalnego), wyznaczenia wspólnych kierunków rozwoju całego obszaru metropolitalnego oraz wzmocnienia pozycji Regionu Stuttgart na arenie krajowej i międzynarodowej,

Związek Region Stuttgart realizuje zadania, które dotyczą różnych dziedzin życia w aspekcie metropolitalnym, takich

Tabela 1

Charakterystyka jednostek administracyjnych tworzących Region Stuttgart					
Powiat ziemski (Landkreis)	Liczba ludności (tys.)		Dynamika zmian liczby ludności w % (2001–2011)	Powierzchnia (km ²)	Gęstość zaludnienia (os./km ²)
	2001	2011			
Böblingen	367 830	372 334	+ 1,2	617,84	602
Esslingen	505 340	517 205	+ 2,3	641,48	806
Göppingen	257 651	252 002	– 2,2	642,36	392
Ludwigsburg	503 229	521 014	+ 3,5	686,82	758
Rems – Murr	412 959	415 719	+ 0,7	858,14	484
Miasto Stuttgart	587 152	613 392	+ 4,5	207,35	2 958
Region Stuttgart	2 634 161	2 691 666	+ 2,2	3654	736

Źródło: Statistisches Landesamt Baden–Württemberg, Stuttgart 2011

jak: mieszkalnictwo, transport, gospodarka i ochrona środowiska. Jednym z kluczowych zadań Związku jest wspieranie rozwoju gospodarczego regionu na zasadach ścisłej współpracy międzygminnej. Dla wzmocnienia tej współpracy w regionie zadania realizowane przez Związek Regionu Stuttgart zostały podzielone na obowiązkowe oraz fakultatywne.

Zgodnie z zapisami ustawy o powstaniu Związku Regionu Stuttgart [6] do jego zadań obowiązkowych należą:

- planowanie regionalne, w tym planowanie transportowe, planowanie środowiskowe i koncepcje dla przestrzennych form ochrony przyrody;
- wspieranie gospodarki i turystyki regionu;
- regionalny szynowy transport publiczny;
- gospodarka odpadami, w tym unieszkodliwianie odpadów.

Do zadań fakultatywnych należą natomiast:

- inicjatywy kulturalne, sportowe i kongresowe;
- planowanie i koordynacja działań związanych z funkcjonowaniem targów wystawienniczych;
- projektowanie środowiskowe w porozumieniu z gminami.

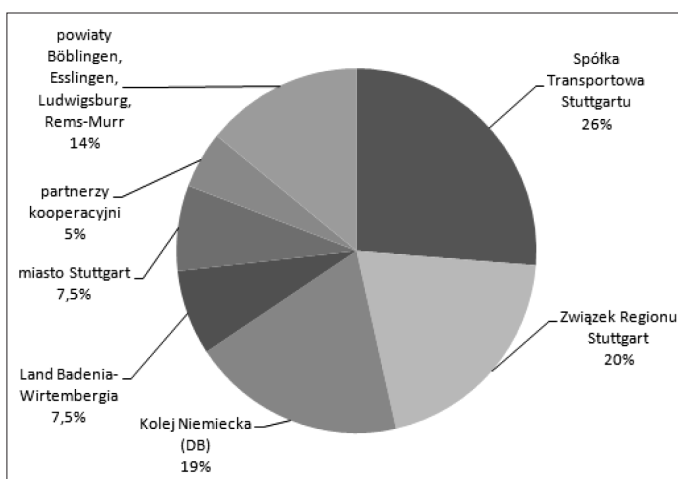
Związek Regionu Stuttgart realizuje również zadania wynikające z zapisów ustawy o planowaniu przestrzennym, na mocy której bezpośrednio odpowiedzialny jest za społeczno-gospodarczy i przestrzenny rozwój regionu oraz doradztwo w zakresie planowania przestrzennego wszystkim gminom Regionu.

Związek Regionu Stuttgart większość swoich zadań o charakterze metropolitalnym wykonuje poprzez tworzone spółki celowe z o.o., których jest bezpośrednim lub pośrednim udziałowcem (m.in. *Wirtschaftsförderung Region Stuttgart GmbH*, *Regio Stuttgart Marketing – und Tourismus GmbH*, *Projektgesellschaft Neue Messe GmbH&Co*).

Organizacja i planowanie transportu publicznego

Region Stuttgart stanowi główny węzeł transportowy w Landzie Badenii-Wirtembergii z ponad 9 milionami pojedynczych przejazdów transportem publicznym [8]. W celu zapewnienia obsługi transportowej mieszkańcom Regionu niezbędny jest wydajny i efektywny system transportu miejskiego i podmiejskiego. Jego organizatorem w Regionie Stuttgart jest Związek Taryfowy i Komunikacyjny Stuttgartu (Tarif- und Verkehrsverbunds Stuttgart – VVS). Do głównych zadań Związku należy koncepcyjne planowanie transportowe, nadzorowanie pracy blisko 40 przedsiębiorstw transportowych oraz dbanie o prawidłową jakość połączeń szynowych i autobusowych na ponad 400 liniach w Regionie (rys. 3).

Do Związku nie przynależy powiat Göppingen. Koszty utrzymania transportu publicznego w Regionie Stuttgart w 2011 roku wyniosły 630 mln euro [9]. Przychody ze sprzedaży biletów pokrywają jedynie 58% kosztów funkcjonowania transportu publicznego, natomiast pozostała kwota zgodnie z zapisami statutu Związku Taryfowego dotowana jest z poniższych źródeł:



Rys. 3. Udziałowcy Związku Taryfowego i Komunikacyjnego Stuttgartu
Źródło: Tarif- und Verkehrsverbunds Stuttgart 2013

- Związek Regionu Stuttgart – 146,3 mln euro,
- federalne środki przeznaczone na rozwój regionalny – 69,4 mln euro,
- powiaty zrzeszone w Związku Taryfowym i Komunikacyjnym Stuttgartu (oprócz powiatu Göppingen) – 69,7 mln euro,
- landowe dotacje na wspieranie związków komunikacyjnych.

Zwiększenie mobilności ludności oraz stworzenie wydajnego i jednocześnie przyjaznego środowisku systemu transportowego jest jednym z głównych wyzwań strategicznych Regionu Stuttgart na najbliższe lata. Ogólna wizja i koncepcja rozwoju transportu publicznego dla Regionu Stuttgart zawarta jest w **Planie Regionalnym 2020 (Regionalplan 2020)**. Jest on dokumentem o charakterze strategicznym, powstałym w 2001 roku i wyznaczającym kierunki rozwoju dla całego Regionu Stuttgart w perspektywie najbliższych 10 lat. Plan Regionalny oprócz swojego profilu planistycznego zawiera szereg elementów istotnych z punktu widzenia planowania rozwoju gospodarczego, społecznego i przyrodniczego całego obszaru metropolitalnego.

Uszczegółowienie zapisów Planu Regionalnego 2020 w obszarze planowania transportu zbiorowego w Regionie Stuttgart następuje za pomocą dokumentu wykonawczego, jakim jest **Regionalny Plan Transportowy (Regionalverkehrsplan)**. To na jego podstawie możliwa jest realizacja zamierzeń dotyczących rozbudowy istniejącej lub budowy nowej infrastruktury transportowej. Regionalny Plan Transportowy to dokument strategiczny wyznaczający główne kierunki rozwoju zrównoważonego transportu w Regionie Stuttgart, uwzględniający wszystkie rodzaje transportu: lądowego, wodnego i powietrznego. Dokument ten ma wpływ na decyzje planistyczne w obszarze planowania regionalnego, rozwoju obszarów mieszkaniowych, obszarów otwartych czy infrastruktury technicznej. Regionalny Plan Transportowy to także instrument, za pomocą którego możliwe jest podejmowanie decyzji inwestycyjnych przez władze na poziomie Regionu, Landu i Rządu Federalnego.

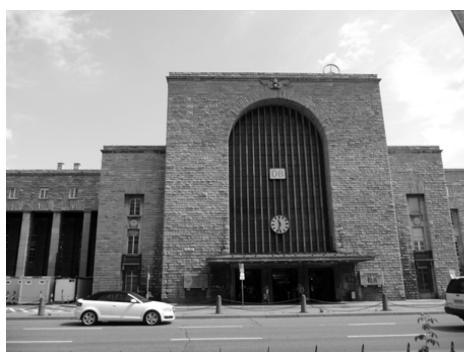
Od 2011 trwają prace nad aktualizacją dokumentu, których zakończenie planowane jest na 2014 rok.

Dokument zakłada realizację głównego celu, jakim jest: „Zwiększanie na zasadach zrównoważonego rozwoju przyjaznej środowisku mobilności mieszkańców, stanowiącej podstawę do racjonalnego rozwoju przestrzennego oraz wzmacnianie potencjału gospodarczego miast i gmin w Regionie”. Cel ten realizowany jest poprzez 10 celów cząstkowych:

1. Zagwarantowanie mobilności mieszkańców.
2. Dalsze wzmocnienie obszarów o wysokim poziomie rozwoju gospodarczego.
3. Przyłączenie regionu do europejskiej sieci kolei dużych prędkości.
4. Ochrona zasobów przyrodniczych.
5. Wzrost jakości życia mieszkańców oraz poprawa stanu środowiska przyrodniczego.
6. Społeczna akceptacja przedsięwzięć.
7. Redystrybucja usług w regionie.
8. Wykorzystanie infrastruktury rekreacyjnej jako tras komunikacyjnych.
9. Bezpieczeństwo transportowe.
10. Zachowanie wartości etycznych i estetycznych w planowaniu transportu zbiorowego.

Projekt „Stuttgart 21”

Zgodnie z zapisami najważniejszych dokumentów strategicznych dla Regionu Stuttgart, **Planem Regionalnym 2020** oraz **Regionalnym Planem Transportowym**, to właśnie kolej należy do tych gałęzi transportu, które wspierane będą w najbliższych latach dużymi projektami infrastrukturalnymi. Stuttgart, jako jeden z najważniejszych węzłów transportu kolejowego w Niemczech oraz w Europie, każdego dnia obsługuje blisko 240 tys. osób [www.bahn.de]. W związku z intensywnym rozwojem społeczno-gospodarczym Region Stuttgart potrzebuje obecnie nowych możliwości rozwoju poprzez poprawę parametrów funkcjonowania transportu publicznego, w tym głównie szynowego. Węzeł kolejowy w Stuttgarcie osiągnął obecnie swoją maksymalną wydajność i przepustowość, a jedną z głównych barier rozwojowych stanowi funkcjonujący dworzec główny w Stuttgarcie [10]. Jest to dworzec czołowy z 8 peronami, z których codziennie odjeżdża 164 pociągów dalekobieżnych oraz 426 regionalnych i podmiejskich. Dworzec w niezmienionej formie działa od 1927 roku (fot. 1, 2).



Fot. 1. Front dworca głównego w Stuttgarcie, zbudowanego w latach 30. XX wieku
Źródło: fotografia autora



Fot. 2. Perony dworca głównego w Stuttgarcie
Źródło: fotografia autora

Pod hasłem „Stuttgart 21” władze Regionu Stuttgart, Landu i Rządu Federalnego przystąpiły do realizacji największej inwestycji kolejowej w Badenii-Wirtembergii od XIX wieku. Ze względu na skalę przedsięwzięcia projekt „Stuttgart 21” traktowany jest przez Region Stuttgart oraz władze Landu za kluczową inwestycję warunkującą rozwój społeczno-gospodarczy na najbliższe dziesięciolecie.

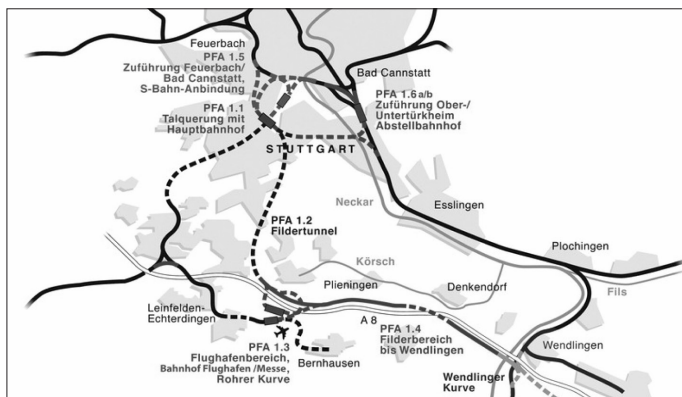
Projekt „Stuttgart 21” składa się z dwóch zasadniczych, powiązanych ze sobą etapów:

- stworzenia nowej organizacji węzła kolejowego w mieście Stuttgart, wraz z budową nowego, przelotowego dworca kolejowego;
- budowa nowej linii kolejowej pomiędzy Stuttgartem a Ulm, stanowiącej element europejskiej magistrali kolejowej Paryż–Budapeszt.

Nazwa projektu „Stuttgart 21” wyznacza ostateczną datę zakończenia wszystkich prac inwestycyjnych w projekcie.

Nowa organizacja węzła kolejowego w mieście i Regionie

W wyniku realizacji projektu „Stuttgart 21” na terenie miasta Stuttgart powstanie 57 kilometrów nowych linii kolejowych, z czego 20 kilometrów stanowić będzie trasa kolei dużych prędkości. Projekt zakłada budowę obwodnicy o długości 33 kilometrów, a także 16 tuneli oraz 18 wiaduktów. Maksymalna prędkość przejazdu na projektowym odcinku miejskim wyniesie 250 km/h. Kluczowym elementem projektu jest budowa trzech nowych dworców osobowych (w tym dworca głównego) i jednej bocznic (rys. 4).



Rys. 4. Projekt zmiany organizacji węzła kolejowego w Stuttgarcie
Źródło: „Stuttgart 21” Talquerung mit Hauptbahnhof, Deutsche Bahn (DB), 2005

Realizacja projektu przyczyni się do znacznego skrócenia czasu przejazdu na większości głównych tras w Regionie. Najwyraźniej skróci się czas dojazdu z centrum miasta do lotniska w Stuttgartu (z 27 do 8 minut), do miejscowości Bietigheim (z 56 do 27 minut), Nürtingen (z 67 do 8 minut) oraz z Heilbronn (z 83 do 43 minut) (tab. 2). Możliwe będzie również wprowadzenie przez przewoźnika lepszej oferty dla podróżnych, bez konieczności przesiadki.

Tabela 2

Czasy przejazdu kolejną przed i po realizacji projektu „Stuttgart 21” pomiędzy najważniejszymi przystankami w Regionie Stuttgart		
Połączenia pomiędzy:	Czas przejazdu w minutach	
	Dzisiaj	Po zakończeniu projektu
Stuttgart – Lotnisko Stuttgart	0:27	0:08
Lotnisko Stuttgart – Bietigheim	0:56	0:27
Ludwigsburg – Esslingen	0:30	0:20
Waiblingen – Reutlingen	0:55	0:45
Lotnisko Stuttgart – Nürtingen	1:07	0:08
Lotnisko Stuttgart – Heilbronn	1:23	0:43

Źródło: Neubauprojekt Stuttgart–Ulm Neue Strecken, neues Verkehrskonzept für die Region, Deutschland und Europa, 2007

Nowy dworzec główny w Stuttgartu

Centralnym punktem projektu „Stuttgart 21” jest przebudowa głównego dworca kolejowego. Dotychczas funkcjonujący dworzec czółowy nie jest w stanie zapewnić już większej przepustowości, w związku z tym projekt jego przebudowy zakłada obrócenie peronów o 90 stopni w stosunku do istniejącego układu oraz przeniesienie całej infrastruktury kolejowej pod powierzchnię ziemi. W wyniku zmiany charakteru dworca z czółowego na przelotowy dwukrotnie zwiększy się jego przepustowość oraz stworzona zostanie możliwość rozbudowy o dalsze perony. Dodatkowo nowy dworzec zyska połączenie z liniami kolei miejskiej S-Bahn. Dworzec będzie zapewniał pasażerom w jednym miejscu wygodne i szybkie połączenie z komunikacją miejską, regionalną i międzynarodową.

Całościowy projekt nowego dworca wykonany będzie zgodnie z najnowszymi trendami architektonicznymi w tej dziedzinie. Ze względu na ukrycie dworca pod ziemią, w celu jego doświetlenia, zastosowane zostaną specjalne otwory nasłoneczniające jego wnętrze. Ważnym założeniem projektu jest również energooszczędność budynku, który zgodnie z wizją konstruktorów ma się charakteryzować zerowym zużyciem energii. Wykorzystana zostanie w tym celu kombinacja ciepłego powietrza z ziemi oraz zimnego dostarczanego do podziemnego dworca poprzez nadjeżdżające pociągi. Nowy dworzec główny stanowić ma wizytówkę miasta, tworząc z obszarami sąsiednimi, m.in. parkiem Schloßgarten, przestrzeń publiczną o wysokich walorach jakościowych [12].

Projekt zakłada również budowę podziemnego dworca kolejowego przy lotnisku w Stuttgartu i Targach Międzynarodowych w południowej części miasta, które do tej pory dostępne były tylko dzięki linii kolejki miejskiej S-Bahn (rys. 5).



Rys. 5. Podziemne perony nowego dworca głównego w Stuttgartu
Źródło: „Stuttgart 21” Talquerung mit Hauptbahnhof, Deutsche Bahn (DB), 2005

Budowa nowej linii kolejowej pomiędzy Stuttgartem a Ulm jako element europejskiej magistrali kolejowej Paryż–Budapeszt

Istotnym założeniem projektu „Stuttgart 21” jest przyłączenie Regionu Stuttgart do nowo powstającej europejskiej magistrali kolejowej Paryż–Bratysława–Budapeszt. Jej centralnym elementem będzie przeorganizowany węzeł kolejowy w mieście Stuttgart oraz nowa trasa Stuttgart–Ulm, stanowiąca najnowocześniejszy odcinek europejskiej sieci kolei dużych prędkości o nazwie „Magistrala dla Europy” (rys. 6). Zgodnie z planami połączy ona pięć krajów: Francję, Niemcy, Austrię, Słowację, Węgry, w tym największe miasta i regiony Europy Zachodniej i Środkowej, skupiające około 34 milionów mieszkańców, w tym 16 milionów osób aktywnych zawodowo. Budowa magistrali o długości 1500 kilometrów, łączącej zachód Europy ze wschodem, zgodnie z założeniami projektu przyczyni się do wzrostu spójności i integracji przestrzennej, ekonomicznej, politycznej i kulturowej Europy Zachodniej i Wschodniej. Głównymi korzyściami wynikającymi z przyłączenia Regionu Stuttgart do „Magistrali dla Europy” są:

- stworzenie szybkiego połączenia w ruchu dalekobieżnym,
- stworzenie wygodnej alternatywy dla wzrastającego ruchu samochodowego oraz lotniczego,
- stworzenie szybkich i bezpośrednich połączeń w całym Regionie Stuttgart oraz Landzie Badenii-Wirtembergii.

W wyniku realizacji inwestycji czas przejazdu między największymi miastami położonymi na trasie magistrali ulegnie znacznemu skróceniu. Szczegółowe czasy przejazdu przedstawia tabela 3.



Rys. 6. Przebieg „Magistrali dla Europy”
Źródło: Verband Region Stuttgart

Tabela 3

Czasy przejazdu koleją pomiędzy największymi miastami na trasie „Magistrali dla Europy”		
Połączenia pomiędzy:	Czas przejazdu w minutach	
	Obecnie	Po zakończeniu projektu
Lotnisko Stuttgart – Bietigheim	1:34	0:24
Stuttgart – Monachium	2:10	1:37
Stuttgart – Wiedeń	6:39	4:50
Stuttgart – Paryż	3:39	3:10
Stuttgart – Strasburg	3:47	2:53

Źródło: Neubauprojekt Stuttgart–Ulm Neue Strecken, neues Verkehrskonzept für die Region, Deutschland und Europa, 2007.

Finansowanie i czas realizacji inwestycji

Projekt przebudowy węzła kolejowego i budowy nowego dworca ze względu na szeroką skalę przedsięwzięcia oraz wysokie koszty inwestycyjne wymagać będzie partycypacji wielu jednostek i instytucji. Do kluczowych inwestorów należą: Deutsche Bahn AG, Rząd Republiki Federalnej Niemiec, Land Badenii-Wirtembergii, miasto Stuttgart, port lotniczy Stuttgart oraz Związek Regionu Stuttgart. Łączy koszt inwestycji według pierwotnego kosztorysu z 2007 roku wynosi 4 mld 526 mln euro, a podział kosztów według inwestorów wygląda następująco:

- Deutsche Bahn AG – 1 mld 747 mln euro,
- Rząd Republiki Federalnej Niemiec – 1 mld 229,4 mln euro,
- Land Badenii – Wirtembergii – 930,6 mln euro,
- Miasto Stuttgart – 291,8 mln euro,
- port lotniczy Stuttgart – 227,2 mln euro,
- Związek Regionu Stuttgart – 100 mln euro.

Wysokie koszty inwestycyjne projektu związane są przede wszystkim z budową 16 tuneli, z najdłuższym 9,5 kilometrowym odcinkiem, łączącym dworzec główny z lotniskiem. Oddanie do użytku całości infrastruktury w ramach Projektu „Stuttgart 21” planowane jest na rok 2021. Wykonanie wszystkich prac budowlanych zaplanowanych zostało na lata 2013–2020. Cały rok 2021 poświęcony zostanie na prace wykończeniowe oraz testy (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de>).

Inwestycje towarzyszące – przebudowa śródmieścia Stuttgartu

W wyniku przeniesienia linii kolejowych pod powierzchnię ziemi centrum Stuttgartu zyska atrakcyjne tereny inwestycyjne, które zgodnie z założeniem projektu „Stuttgart 21” przeznaczone zostaną pod dwie kluczowe inwestycje śródmiejskie: **Kwartal Europejski** (*Das Europaviertel*) oraz **Kwartal Rosenstein** (*Das Stadtquartier Rosenstein*). Obie inwestycje mają na celu zwiększenie atrakcyjności centrum poprzez stworzenie przestrzeni mieszkalnej, usługowej oraz rekreacyjnej o wysokiej jakości, przy czym – co istotne – o charakterze publicznym.

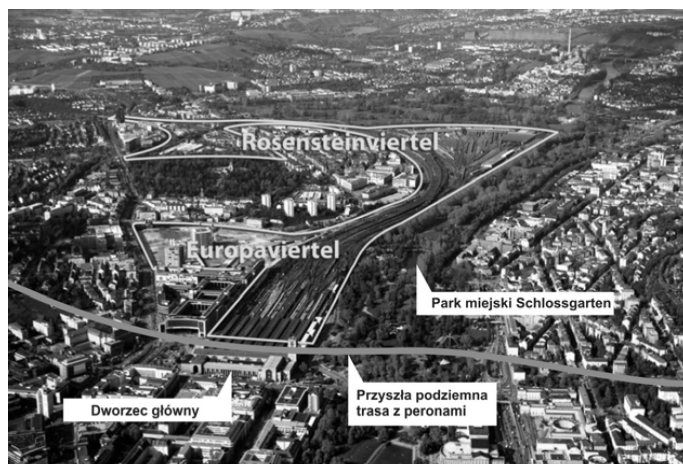
Kwartal Europejski

To jedna z najważniejszych i największych inwestycji o charakterze śródmiejskim realizowanych w ostatnich kilku-

nastu latach w Niemczech. Budowa nowych przestrzeni mieszkalno-usługowych przyczyni się do ponownego przywrócenia centralnej dzielnicy miastu i jego mieszkańcom. Założeniem inwestycji jest budowa kwartału miejskiego według modelu miasta krótkich odległości (niem. *Stadt der kurzen Wege*) do wszystkich najważniejszych miejsc w centrum miasta. W obrębie 500 metrów zlokalizowane zostaną nowy dworzec główny, strefy handlowe, obszary zielone, rekreacyjne, a także śródmiejskie obiekty turystyczne. Kwartal będzie pełnić funkcje mieszane, głównie o charakterze centrotwórczym. Powstaną tu powierzchnie biurowe, kulturalno-edukacyjne i, co istotne, w ograniczonym zakresie obiekty o funkcjach finansowych. Większość szlaków komunikacyjnych w ramach kwartału przewidzianych będzie jako szlaki piesze.

Kwartal Rosenstein

Na 170 ha terenów położonych na północnym skraju centrum miasta przewidziana jest budowa kwartału mieszkalno-usługowego dla 30 tys. osób (rys. 7). W skład kwartału wchodzić będą parki, stanowiące przedłużenie już istniejącego pasa zieleni miejskiej, oraz 60 ha nowej zabudowy o charakterze śródmiejskim. Grunty przeznaczone pod realizację kwartału mieszkaniowego stanowią w całości własność miasta Stuttgart, stąd możliwe będzie swobodne zaplanowanie nowych obiektów w sposób zapewniający ich pełną integrację z istniejącą już zabudową. Cele komercyjne nie będą w tym przypadku miały rangi nadrzędnej. Poza tym osiedle będzie miało dogodne połączenia komunikacyjne oraz będzie się cechować wysoką energooszczędnością (<http://www.rosenstein-stuttgart.de>).



Rys. 7. Planowane nowe kwartaly zabudowy w miejscu aktualnie istniejącej infrastruktury kolejowej

Źródło: Materiał informacyjny DB, Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept fuer Stuttgart und die Region, 2007

Spoleczne aspekty projektu „Stuttgart 21”

Projekt „Stuttgart 21” od momentu publicznego ogłoszenia w 1994 roku wzbudzał wielkie kontrowersje, a nawet społeczne niezadowolenie wśród mieszkańców miasta i regionu. Nasilenie publicznej dezaprobaty dla działań inwestycyjnych przypadło na lata 2008–2010, po rozpoczęciu pierwszych prac przygotowawczych, związanych w szcze-

gólności z wycinką drzew. W tym czasie kilkakrotnie na terenie Stuttgartu odbyły się publiczne manifestacje, podczas których otwarcie wyrażany był sprzeciw dla projektu „Stuttgart 21” (fot. 3). Głównymi argumentami przeciwników projektu były olbrzymie koszty inwestycyjne, które według szacunków niezależnych ekspertów mogą wzrosnąć dwukrotnie w stosunku do pierwotnych wyliczeń, oraz potencjalne zagrożenia dla środowiska przyrodniczego, głównie dla podziemnych źródeł wody mineralnej.

Instytucje odpowiedzialne za realizację projektu skupiły dużo swojej uwagi na systematycznie prowadzonej społecznej kampanii informacyjno-konsultacyjnej. W ramach konsultacji społecznych, trwających już od momentu pierwszego przedstawienia opinii publicznej informacji o planowanym przedsięwzięciu w 1994 roku wykorzystanych zostało szereg metod. Niejednokrotnie były one nowoczesne, kosztowne oraz wymagające zaangażowania wielu środowisk w celu osiągnięcia korzystnego efektu, jakim jest wzrost merytorycznej wiedzy o projekcie wśród mieszkańców (fot. 4, 5, 6).

Do najważniejszych przeprowadzonych do tej pory inicjatyw zaliczyć należy:

- organizację „Forum obywatelskiego” tj. cyklu spotkań z mieszkańcami, moderowanych przez ekspertów, naukowców, projektantów etc., czyli osoby z dużym zaufaniem publicznym;
- przeprowadzenie referendum ws. realizacji projektu w 2011 roku – 59% głosujących opowiedziało się za realizacją projektu (przy frekwencji 66,3%);
- uruchomienie strony internetowej www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de, o profilu informacyjnym i dyskusyjnym;
- budowę interaktywnego centrum informacyjnego w wieży dworca głównego w Stuttgarcie;
- budowę interaktywnej wystawy w ratuszu miejskim w Stuttgarcie;
- uruchomienie punktu informacyjnego o projekcie na głównym terminalu lotniska w Stuttgarcie;
- organizację lokalnych punktów informacyjnych w sąsiedztwie planowych inwestycji;
- uruchomienie mobilnego, interaktywnego punktu informacyjnego „Infomobil”, odwiedzającego według wcześniej ustalonego harmonogramu wszystkie gminy Regionu Stuttgart;
- organizację licznych audycji radiowych i telewizyjnych;
- emitowanie spotów promocyjnych i informacyjnych o projekcie;
- wydawanie branżowego kwartalnika „Bezug”, dedykowanego projektowi „Stuttgart 21” oraz licznych materiałów informacyjnych w atrakcyjnej formie wizualnej;
- wykorzystywanie mediów społecznościowych do promocji i upowszechniania wiedzy o projekcie „Stuttgart 21”;
- organizację licznych konferencji, seminariów oraz warsztatów.



Fot. 3. Manifestacja przeciwników projektu „Stuttgart 21” 1.10.2010 zgromadziła blisko 50 tysięcy osób
Źródło: www.spiegel.de



Fot. 4. Jedna z sal interaktywnego centrum informacyjnego nt. projektu „Stuttgart 21” w wieży dworca głównego (fot. Thomas Niedermüller)



Fot. 5. Wystawa poświęcona projektowi „Stuttgart 21” w ratuszu miejskim w Stuttgarcie
Źródło: Turmforum



Fot. 6. „Infomobil” – mobilny punkt informacyjny o projekcie „Stuttgart 21”
Źródło: www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de

Wykorzystanie tradycyjnych, jak i najnowocześniejszych form komunikacji społecznej przyniosło zamierzony skutek, jakim jest wzrost wiedzy i świadomości mieszkańców w zakresie ewidentnych korzyści wynikających z realizacji projektu.

Korzyści wynikające z realizacji projektu „Stuttgart 21”

Realizacja projektu „Stuttgart 21” niesie ze sobą wiele korzyści i szans rozwojowych dla Stuttgartu i Regionu. Według założeń projektu, przygotowanych przez Deutsche Bahn najważniejszymi są (<http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de>):

- poprawa dostępności transportowej wewnątrz Regionu Stuttgart oraz między sąsiednimi regionami w Badenii-Wirtembergii;
- zwiększenie przepustowości węzła kolejowego w mieście Stuttgart i możliwość poszerzenia oferty transportowej o nowe połączenia;
- znaczące skrócenie czasów przejazdów na najważniejszych trasach w Regionie;
- przyłączenie Regionu Stuttgart do europejskiej sieci kolei dużych prędkości;
- budowa parkingów podziemnych w centrum miasta, rozwiązujących problemy parkingowe;
- zwiększenie o 20 ha powierzchni parków miejskich, dostępnych dla pieszych, co przyczyni się do poprawy stanu powietrza w centrum;
- rewitalizacja i wspieranie funkcji mieszkaniowej w centrum miasta; polityka przestrzenna władz miasta Stuttgartu zmierza do systematycznego ograniczania rozwoju mieszkalnictwa na terenach podmiejskich, potęgującego zjawisko suburbanizacji;
- połączenie dwóch najistotniejszych obszarów publicznych miasta: parku Rosenstein z przyszłym kwartałem Rosenstein, które rozdzielone są naziemną infrastrukturą kolejową;
- działania prospołeczne i rozwój budownictwa socjalnego – w ramach projektu miasto Stuttgart zrealizuje budowę osiedli funkcjonujących na zasadzie współmieszkania pokoleń, grup narodowościowych i różnych klas społecznych (z uwagi na publiczny charakter inwestycji cele komercyjne inwestycji mają charakter drugorzędny);
- integracja nowych obszarów mieszkalnych w centrum miasta z siecią transportu zbiorowego;
- rozwój gospodarczy miasta i regionu w wyniku realizacji inwestycji transportowych. Realizacja projektu „Stuttgart 21” wpłynie na intensyfikację rozwoju miasta na osi „wschód–zachód”;
- powstanie nowych miejsc pracy, głównie w usługach, zlokalizowanych w pobliżu przystanków komunikacji publicznej;
- poprawa ogólnej konkurencyjności i atrakcyjności miasta oraz regionu;
- uspołecznianie – edukacja społeczna.

Podsumowanie

Projekt kolejowy „Stuttgart 21” to jedna z największych i najbardziej spektakularnych inwestycji realizowanych w ostatnich latach w Niemczech i w Europie, którego zakoń-

czenie planowane jest na 2021 rok. Dzięki niemu zarówno miasto Stuttgart, Region oraz Land zyska szereg nowych impulsów rozwojowych. W wyniku realizacji projektu powstanie nowoczesne, wysokiej jakości centrum komunikacyjne, dzięki któremu centrum Stuttgartu będzie dobrze połączone z otoczeniem, przyjazne mieszkańcom i z dużym potencjałem do dalszego rozwoju przestrzennego, gospodarczego i społecznego. Polityka przestrzenna Regionu Stuttgart nastawiona na koncentrację potencjałów w centrum ośrodków miejskich, w sąsiedztwie węzłów transportowych przyczyni się w konsekwencji do ograniczenia niekorzystnego zjawiska suburbanizacji. Jednocześnie przykład Stuttgartu pokazuje, jak duże znaczenie odgrywa właściwie prowadzony proces uspołeczniania projektów infrastrukturalnych, które niemal zawsze napotykają na duży opór społeczny. Brak akceptacji społecznej projektu na początkowym etapie koncepcyjnym wynikał z niedostatecznej wiedzy na jego temat. Działania realizatorów projektu „Stuttgart 21” mogą stanowić dobry przykład rozwiązywania problemów społecznych wynikających z trudnych i kontrowersyjnych inwestycji.

Literatura

1. Maik W., *Pojęcie metropolii a problem badania funkcji metropolitalnych*, [w:] Jażdżewska I. (red), *Funkcje metropolitalne i ich rola w organizacji przestrzeni*, XVI Konwersatorium Wiedzy o Mieście, Uniwersytet Łódzki, Łódź 2003.
2. Kleinfeld R., Plamper H., Huber A., *Steuerung, Koordination und Kommunikation in regionalen Netzwerken als neue Formen des Regierens. Regional Governance*, Band 1, V&R Unipress, Goettingen 2006.
3. Raumordnungsbericht, *Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung*, Band 21, Bonn, 2005.
4. Kaczmarek T., Mikula Ł., *Ustroje terytorialno-administracyjne obszarów metropolitalnych w Europie*, Bogucki Wydawnictwo Naukowe, Poznań 2007.
5. Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart 2011
6. *Gesetz über die Errichtung des Verbands Region Stuttgart*, Bundesland Baden-Württemberg 1994.
7. *Beteiligungsbericht 2011 des Verbands Region Stuttgart*, Verband Region Stuttgart, Stuttgart 2012.
8. Tarif- und Verkehrsverbands Stuttgart 2013.
9. *Beteiligungsbericht 2011 des Verbands Region Stuttgart*, Verband Region Stuttgart, Stuttgart 2012.
10. Regionalverkehrsplan, Verband Region Stuttgart, Stuttgart 2001.
11. Regionalplan 2020, Verband Region Stuttgart, Stuttgart 2009.
12. Neubauprojekt Stuttgart-Ulm. Neue Strecken, neues Verkehrskonzept für die Region, Deutschland und Europa 2007.
13. *Stuttgart 21 Talquerung mit Hauptbahnhof*, Deutsche Bahn (DB), 2005.
14. Zahlen, Daten, Fakten, Verband Region Stuttgart, Stuttgart 2012.
15. *Neubauprojekt Stuttgart-Ulm Neue Strecken, neues Verkehrskonzept für die Region, Deutschland und Europa*, Verband Region Stuttgart, Stuttgart 2007.
16. Fragen und Antworten zum neuen Verkehrskonzept fuer Stuttgart und die Region, Deutsche Bahn AG, Stuttgart 2007.
17. Verband Region Stuttgart – <http://www.region-stuttgart.org>
18. Magistrale für Europa – <http://www.magistrale.org>
19. Strona internetowa miasta Stuttgart – <http://www.stuttgart.de>
20. Strona projektu „Stuttgart 21” – <http://www.bahnprojekt-stuttgart-uhl.de>