

Problem obsługi miast przez sieci szybkich kolei w Europie – uwagi z pozycji planisty

Pociągi szybkie istniały od dawna, tak jak ich sieci obejmujące całe terytorium kraju, zmieniały się jedynie stopniowo kryteria prędkości. Wśród nich zawsze jednak istniały te najszybsze i najbardziej komfortowe. W najnowszych czasach, mniej więcej od końca lat 60. XX w., zaczęto tworzyć system sprzedawany konsumentom pod wspólną nazwą InterCity (IC), ma-

jącą wywoływać skojarzenie z prędkością i komfortem, który – teoretycznie – miał być rozszerzeniem tych najwyższych standardów na obszar całej niemal sieci kolejowej kraju. Pionierem była kolej British Rail.

Specyfika krajowych sieci dalekobieżnych Wielka Brytania

W Wielkiej Brytanii trasy pociągów IC tworzyły dwa systemy: jeden ześrodkowany w Londynie, o niezwykle dużej częstotliwości (sięgającej ok. 80 par pociągów dziennie) i drugi, mniejszy, stworzony do obsługi konurbacji Birmingham (tzw. Cross Country). Znakomita większość szybkich pociągów dalekobieżnych w całym kraju stała się InterCity – ale tylko niektóre były obsługiwane spalinowymi pociągami HST, będącymi w pierwszej połowie lat 80. liczącym się osiągnięciem techniki kolejnictwa. Po utworzeniu prywatnych przewoźników (Train Operating Companies – TOCs) w połowie lat 90., system IC został podzielony i w drodze przetargu powierzony zwycięskim TOCs, które podjęły się obsługiwać ruch dalekobieżny związany z jedną magistralą albo z wybraną konurbacją prowincjonalną. InterCity jako system ogólnopaństwowy przestał istnieć, ale trwa nadal jako system połączający.

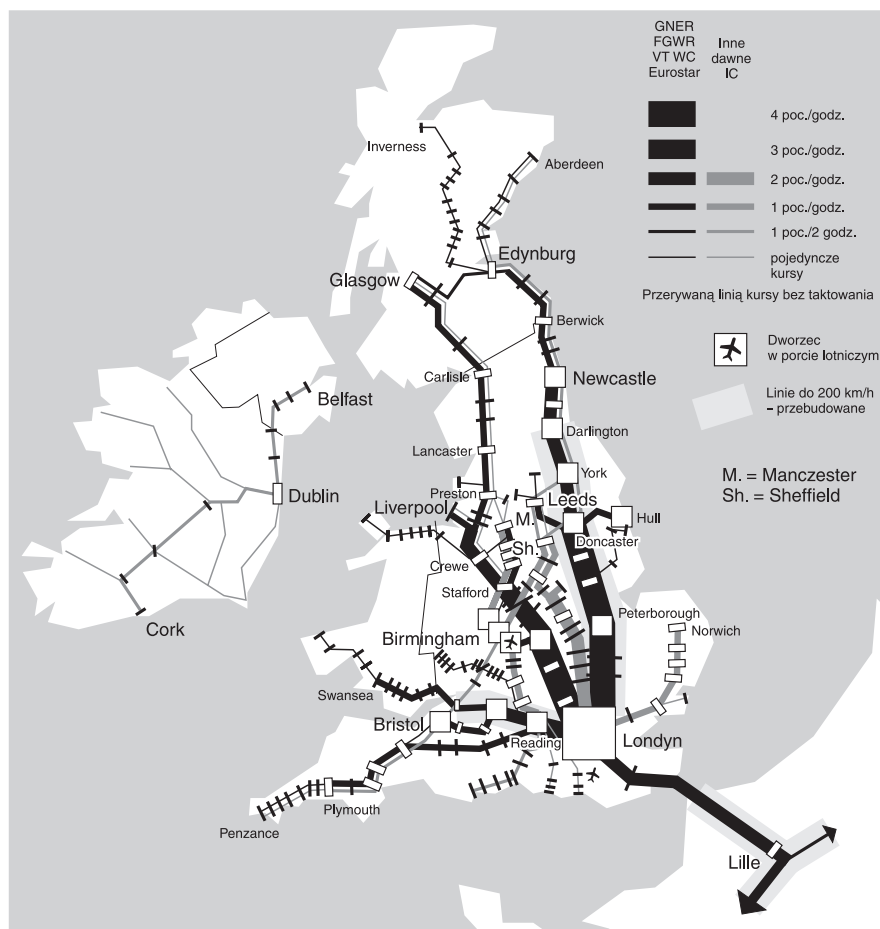
Warto podkreślić, że nie było i nie ma do dzisiaj specjalnych taryf na te pociągi, natomiast poszczególni przewoźnicy stosują systemy rozmaitych ulg na bilety zakupione z rezerwacją (wtedy maksimum kwoty płaconej przez pasażera wpływa na ich konto). Brytyjskie połączenia klasy InterCity są więc wykorzystywane także przez pasażerów w relacjach regionalnych.

Geograficznie podstawę systemu brytyjskiego stanowią dwie klasyczne magistrale East Coast Main Line (obecnie obsługiwana głównie przez towarzystwo Great North Eastern Railway) i West Coast Main Line (obsługiwana głównie przez Virgin Trains), z których pierwsza ma odcinki dostosowane do prędkości powyżej 200 km/h. Większość relacji, także niestołecznych, obsługiwana jest mniej więcej równoodstępowo, w takcie godzinnym, albo nawet półgodzinnym.

Pociągi klasy IC „współpracują” z ekspresami regionalnymi, wiążącymi poprzecznie trasy dawnego IC, takimi jak linia York – Liverpool (Transpennine Express, co 1 godz.) albo Edynburg – Glasgow (co 15 min). Po wielkiej modernizacji taboru, dokonanej przez większość TOCs, różnice standardów między liniami – spadkobiercami dawnego InterCity a połączeniami regionalnymi stopniowo się zacierają.

Niemcy

W Niemczech system InterCity został ukształtowany na początku lat 80., a dziesięć lat



Sieć szybkich kolei na Wyspach Brytyjskich (w Wielkiej Brytanii dawny system InterCity)

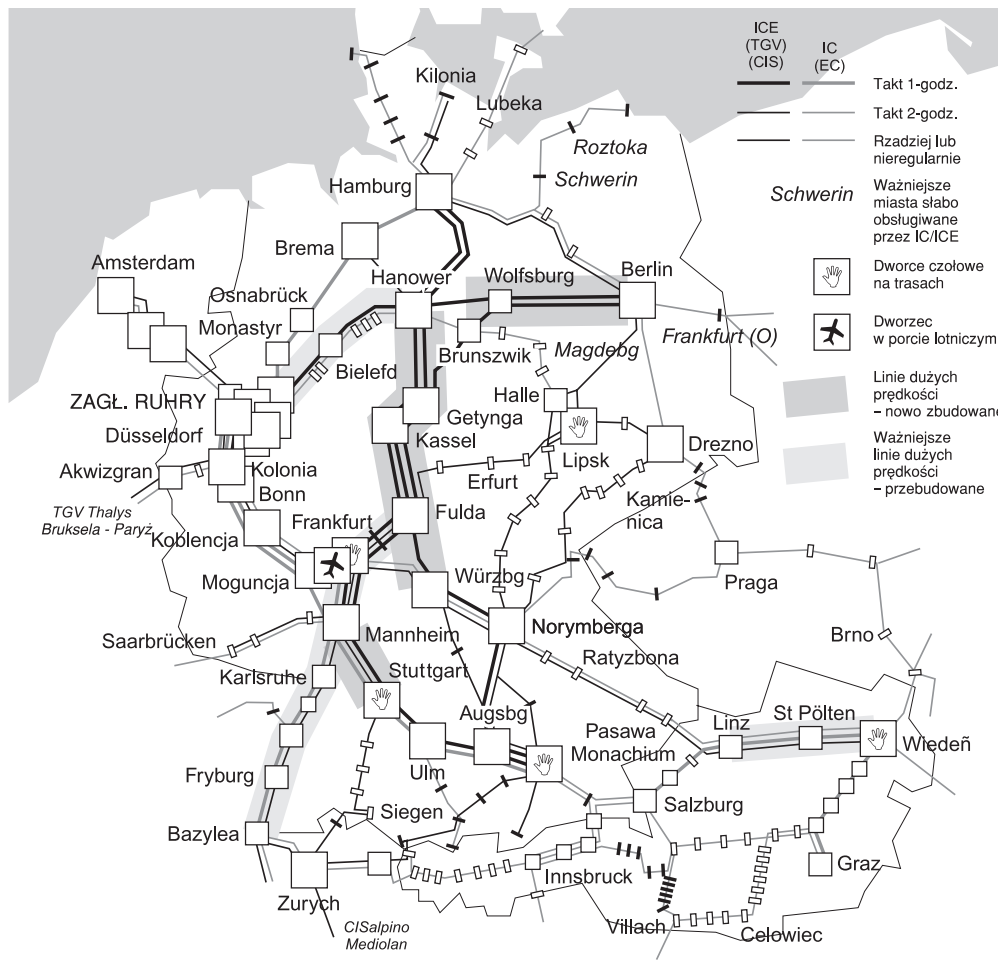
później dodano system InterCity Express – czyli ICE. Pociągi IC początkowo obsługiwały trasy o prędkości do 160 km/h, ostatnio nawet do 200 km/h. ICE obsługiwane są pociągami zdolnymi rozwijać prędkości rozkładowe do 250 km/h. Połączenia ICE zastąpiły te relacje IC, z którymi się pokrywały. Taryfa na IC jest podwyższona o niewielki stały dodatek nie przekraczający 5 euro, na ICE dopłata w zasadzie nie przekracza 10 euro.

Układ przyjętych tras dla pociągów klasy IC różni się od brytyjskiego przede wszystkim tym, że bezpośrednio przebiegają one przez najważniejsze miasta – większość z nich stanowi punkty węzłowe sieci. Jest to więc układ zdecydowanie policentryczny. Obejmuje także trzy trasy nowo wybudowane dla pociągów ICE (używane również przez IC i InterRegio): Hanower – Würzburg, Mannheim – Stuttgart oraz Berlin – Lehrte, czwarta jest na ukończeniu (Kolonja – Frankfurt). Wprowadzone pod koniec wieku pociągi ICE3, z przechylnym pudłem, przejmują coraz więcej relacji obsługiwanych poprzednio przez IC.

Trasy obsługiwane są w zasadzie co godzinę, ale wiele z nich przebiega po tych samych liniach, co czasami daje aż 3 pociągi na godzinę. System niemiecki jest wspomagany przez nieodbiegające zbyt standardem pociągi klasy InterRegio, korzystające przede wszystkim z wolniejszych tras i mające większą liczbę przystanków. Stuttgart, który nie jest węzłem InterCity, jest węzłem InterRegio, co daje mu odpowiednią pozycję w sieci kolei pasażerskich.

Francja

We Francji sieć szybkich pociągów międzymiastowych to przede wszystkim system TGV (Francja nigdy nie wprowadziła systemu InterCity). Sieć TGV opiera się na trzech trasach wychodzących z Paryża: TGV Paris-Sud-Est (czyli PSE – 1983 r.) do Lyonu, z przedłużeniem w kierunku Marsylii i Montpellier (TGV Méditerranée – 2001 r.), TGV Atlantique do Tours i Le Mans (1991 r.) i TGV Nord do Lille i Brukseli (1994 r.), łączącej się z Eurotunelem. Rozpoczęte zostały już prace przy budowie czwartej TGV Est w kierunku Metz i Strasburga. Dzięki obwodnicom Paryża (m.in. TGV Interconnection, 1994 r.) możliwe jest ominięcie stolicy na kierunku N-SE i SE-SW. W odróżnieniu od większości europejskich tras szybkich, po liniach TGV kursują niemal wyłącznie pociągi zdolne rozwijać najwyższe prędkości (czyli także TGV



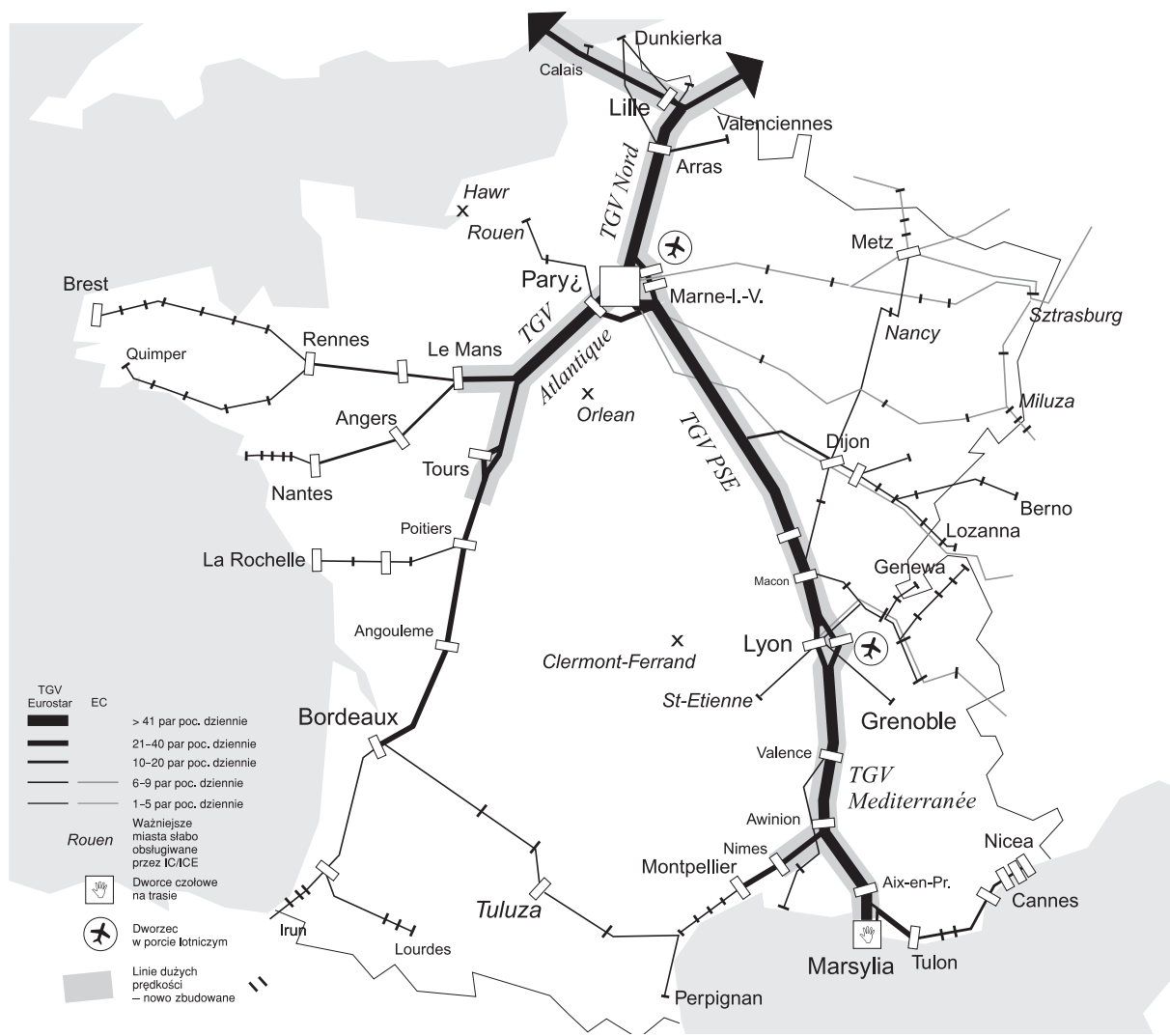
Sieć szybkich kolei w Niemczech i Austrii

Thalys do Amsterdamu, Eurostar do Londynu). Liczba dziennych połączeń jest znaczna w głównych relacjach: np. Paryż – Lyon 27, Paryż – Bordeaux 15, jednak już tylko kilka między Lille i Lyonem. Pociągi TGV obsługują też miasta nie leżące bezpośrednio na liniach superszybkich, docierając do nich liniami klasycznymi (Genewa, Nicea, Brest, Tuluza). Poza systemem TGV Francja pokryta jest siecią nieregularnie kursujących klasycznych pociągów Corail, osiągających na niektórych trasach (np. Paryż – Orlean) znaczne prędkości.

Generalnie system francuski jest zdecydowanie zorientowany na Paryż, a szybkie przedostanie się w poprzek kraju z pominięciem węzła stołecznego jest niemożliwe ze względu na brak dobrych połączeń i tras. Przy niezaprzeczanym sukcesie rynkowym i technologicznym TGV, problem obsługi regionalnej, nadal przestarzałej i niedoinwestowanej (poza Ile-de-France), jest jednym z podstawowych mankamentów francuskiego kolejnictwa.

Inne kraje

Podobny jak w Niemczech, stały system obsługiwanych regularnie tras IC zorganizowano w Holandii, Belgii, Austrii i Szwajcarii (do pociągów IC nie ma tam żadnych dopłat). System IC ma tam jednak raczej charakter szybkich połączeń regionalnych. W Czechach i na Węgrzech pociągi IC kursują zwykle w odstępie dwugodzinnym. W Danii, po ukoń-



Sieć szybkich kolei we Francji

czeniu mostów przez cieśniny, równoodstępowym pociągom IC zaczął towarzyszyć jeszcze szybszy system pociągów Lyn-tog, obsługiwanych przez składy o przechylnym pudle – przez co IC utraciły swój priorytetowy charakter, stając się także systemem klasy InterRegio. W Hiszpanii i Włoszech równo-odstępowy rozkład szybkich pociągów międzymiastowych ograniczono do pojedynczych wybranych linii, jest on przy tym zaprowadzony z mniejszą konsekwencją, a poza nimi po-ciągi szybkie jeżdżą nieregularnie i rzadko (nawet 1–2 pary dziennie). W obu tych krajach klasyczne pociągi InterCity stopniowo tracą na znaczeniu, ze względu na rozwój technologii wysokich prędkości (pociągi Eurostar Italia o stałym i przechylnym pudle, AVE i Talgo w Hiszpanii).

Reasumując: w latach 80. i 90. rozwinięte państwa eu-ropejskie wytworzyły formułę sieci szybkich połączeń międzymiastowych, których znakiem firmowym było InterCity – częstych i w miarę równomiernie pokrywające obszar kraju, połączeń o pewnym minimalnym gwarantowanym standar-dzie, ale o klasycznej charakterystyce technicznej. Koniec wieku przyniósł jego przekształcenia, aż do zaniku znaku fir-mowego IC; pojawiły się inne, bardziej zaawansowane tech-

nicznie rozwiązania, dla których chciano stosować wyższe taryfy albo też system kolejowy uległ sprywatyzowaniu. Obecnie obraz szybkich systemów międzymiastowych jest dużo bardziej skomplikowany – czasem nawet trudno je wyodrębnić od połączeń typu InterRegio. W sumie jednak po-stęp w skracaniu czasu przejazdu dokonany w ostatnim okre-sie jest bardzo znaczący. Prawdopodobnie między innymi rozwój tego sektora kolei spowodował, że ogólne przewozy w Europie zwiększyły się do 135% w stosunku do przewo-zów z 1970 r. (choć ich udział w ogólnej liczbie pasaże-rokilometrów zmniejszył się w tym czasie z 10% do 6%). Sam tylko sektor przewozów dużych prędkości (nie obejmu-jący InterCity) zwiększył się w ostatniej dekadzie XX w. po-nad trzykrotnie. To właśnie rozwój przede wszystkim tego sektora zdecydował, że Francja ma najwyższą w Europie liczbę pasażerokilometrów w odniesieniu do statystycznego mieszkańca.

Trasy szybkie a aglomeracje miejskie

Interesująco wypada porównanie sposobu obsługi miejskich struktur osadniczych w poszczególnych krajach europejskich.

Można wyróżnić trzy modele: niemiecki, francuski i brytyjski. W modelu niemieckim, najbardziej „szywnym”, przebieg tras został tak przyjęty, by obsługiwać wszystkie ważniejsze miasta po drodze. Układ przystanków jest dość ściśle ustalony i tylko wyjątkowo poddany modyfikacjom przy poszczególnych kursach.

W modelu brytyjskim powtarzającą się tendencją była naprzemienna obsługa większości stacji pośrednich – mogą to być nawet całkiem niewielkie miasta leżące na trasie. Są też oczywiście punkty stałe, gdzie zatrzymuje się zdecydowana większość pociągów. Obie główne magistrale (ECML i WCML) omijają większe miasta, ale służą pociągom je obsługującym (klasy dalekobieżnej, regionalnej i nawet lokalnej) w połączeniach we wszystkich kierunkach, nie tylko londyńskich. Pociągi tranzytowe zatrzymują się jednak przynajmniej na jednej stacji w obrębie szeroko pojętych aglomeracji (Doncaster, Wigan, Preston).

W modelu francuskim przeważają pociągi *non stop*, a stacji pośrednich prawie nie ma. Pociągi zatrzymują się dopiero po przebyciu większości trasy (jeśli jadą z Paryża). Późniejsze trasy wybudowano z możliwością wjeżdżania do miast po drodze, albo ich omijania (Tours, Arras).

Porównajmy więc: trasa TGV PSE ma zupełnie tranzytowy przebieg. Biegnie prawie prostoliniowo przez rolnicze obszary Burgundii, omijając (w przeciwieństwie do klasycznej magistrali dawnej kolei PLM) dwustutysięczne Dijon, które komunikuje z Paryżem jedynie dochodząca w jego pobliżu odnoga szybkiej trasy. Średnie prędkości rozkładowe pociągów wynoszą prawie 250 km/h. Natomiast w Niemczech trudna górską trasą Hanower – Würzburg została tak poprowadzona, by obsługiwać leżące dotąd z boku głównego szlaku 184-tysięczne Kassel. Zastanawia, że w tym celu wyraźnie odgięto całą trasę, dodając ok. 20 km. Ceną tej formuły prowadzenia trasy jest mniejsza prędkość pociągów, które nawet gdyby miały jechać *non stop*, muszą poddać się pewnym ograniczeniom przy przejeździe przez stacje. Zwiększa się natomiast dostępność systemu, którego można równie komfortowo używać dla podróży we wszystkich kierunkach, a nie tylko na uprzywilejowanym kierunku stołecznym.

Niewiele jednak stoi na przeszkodzie, by system był bardziej zróżnicowany. Opozycja modelu niemieckiego i francuskiego jest dość pozorna: istnieje wiele możliwości łączenia na jednej trasie pociągów *non stop* i pociągów międzyregionalnych¹⁾. Problem obsługi lokalnej stanie się najpewniej jednym z poważnych konfliktów przy zakładaniu sieci kontynentalnej, zwłaszcza w krajach o słabszej tradycji miejskiej.

Można wyróżnić trzy najważniejsze kryteria, które zwykle decydują o przebiegu trasy:

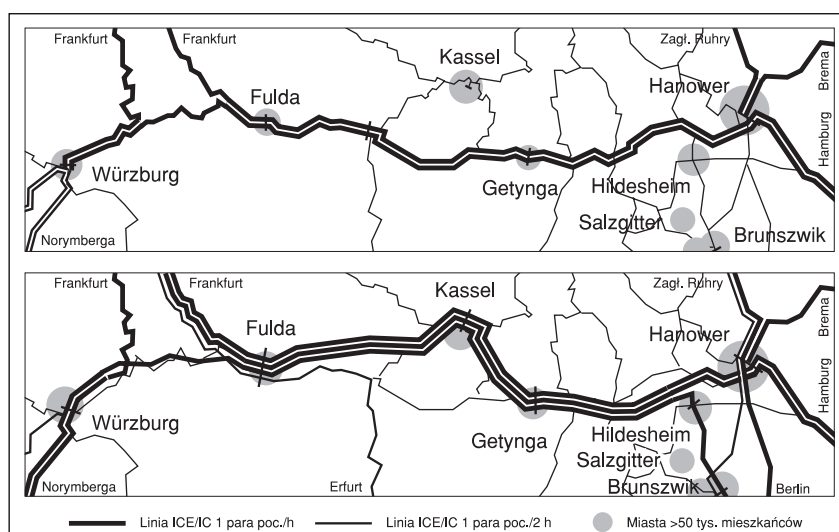
1) ekonomiczne – koszt budowy i eksploatacji linii odniesiony do dostępności systemu wyrażającej się liczbą potencjalnych klientów (rentowność);

2) polityczno-kulturowe – hierarchia miast, dostępność systemu w kategoriach zrównoważonego rozwoju kraju, kierunki polityki lokalnej;

3) techniczno-organizacyjne – organizacja sieci wewnętrznie zintegrowanej, możliwość pogodzenia ruchu różnych typów.

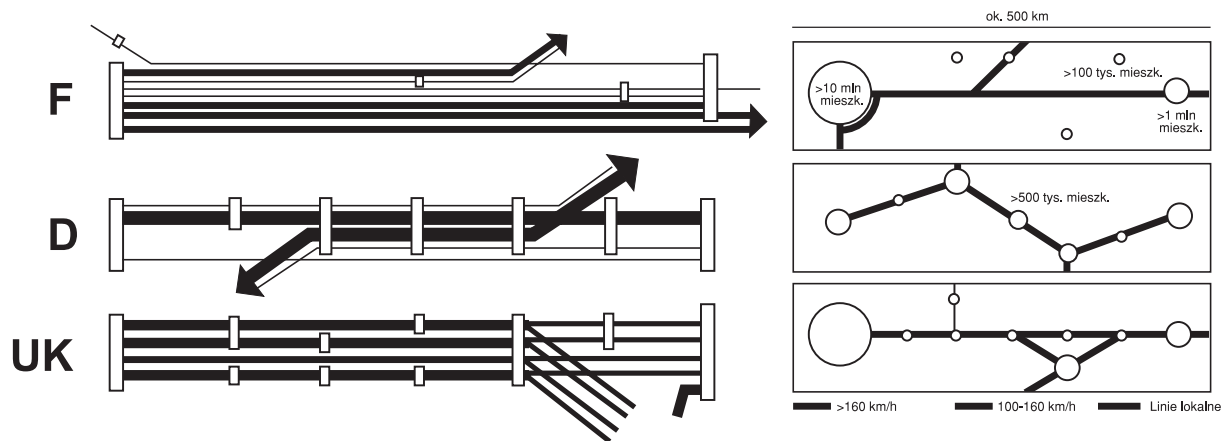
Kryteria te są ze sobą powiązane, ale mogą dawać sprzeczne odpowiedzi. Po pierwsze zwiększanie liczby stacji, albo wydłużanie trasy do obsługi miast po drodze, wydłuża czas jazdy. Z kolei pozbawienie dostępu do sieci wielu mniejszych ośrodków może istotnie rzutować na rentowność trasy. Ponadto stacje można przecież projektować tak, by nie stanowiły znaczącej przeszkody w ruchu pociągów tranzytowych (czego dobrym przykładem są rozwiązania na najnowszych liniach TGV). W przypadku kolei szybkich bezpośrednim adresatem ich oferty są przede wszystkim główne ośrodki kraju, duże miasta i stolice dużych regionów, których wielkość waha się w zależności od specyfiki kraju. W Polsce jest ok. 9 samodzielnych ośrodków liczących powyżej 300 tys. mieszkańców, w Niemczech byłyby to aglomeracje ponadmilionowe, a we Francji, Belgii, Holandii i Szwajcarii dolna granica wielkości musiałaby być obniżona do 200 tys. mieszkańców, by uwzględnić większe ośrodki regionalne. Ośrodki takie mają „zdolność kształtowania sieci”. Inne natomiast – mniejsze – mogą decydować o przebiegu poszczególnych tras, jeśli leżą w korytarzu łączącym główne centra.

Jeśli by uwzględnić gęstość sieci dużych miast (liczących powyżej 100 tys. mieszkańców), to w Niemczech wypada ich 21 na 100 tys. km², w Polsce ok. 15, we Francji natomiast 9. Dlaczego więc, skoro odległości między miastami są większe we Francji niż w Niemczech, szybkie trasy francuskie są „eksterytorialne”, w przeciwieństwie do niemieckich? Czyżby o przebiegu tras decydowała raczej polityczna siła miast, niż ich położenie i wielkość? Historia urządzenia w centrum Lille dworca na trasie do Eurotunelu świadczyła, że tak. To, że został on tam usytuowany, jest efektem



Położenie Kassel w systemie InterCity przed i po budowie linii Hanower – Würzburg

¹⁾ High Speed-Europe, s. 23.



	Przebieg linii szybkiej	Organizacja systemu	Cechy struktury miejskiej kraju
F - MODEL FRANCUSKI (linia TGV PSE)	Linia tranzytowa omijająca miasta i węzły	- znaczna część pociągów typu <i>non stop</i> w znacznym promieniu od Paryża - na linii pojedyncze stacje przesiadkowe na komunikację lokalną - dominują relacje do i z Paryża	- dominacja stolicy - rzadka sieć miast przekraczających pół miliona mieszkańców
D - MODEL NIEMIECKI	Linia wchodząca do węzłów	- prawie wszystkie pociągi zatrzymują się w ważniejszych ośrodkach - linia wykorzystywana jest przez trasy ICE/IC w różnych relacjach	- gęsta sieć dużych miast - brak dominującego ośrodka centralnego
UK - MODEL BRYTYJSKI (linie ECML, WCML)	Linia tranzytowa wobec największych miast	- pociągi zatrzymują się naprzemiennie na ważniejszych stacjach po drodze - główny ośrodek poza linią szybką obsługiwany przez własny system połączeń klasy IC	- dominacja stolicy - gęsta sieć dużych i średnich miast

Linia szybka i struktura miast kraju – typowe modele w trzech zurbanizowanych krajach europejskich

działania Pierre'a Mauroy'a, wpływowego burmistrza, a wcześniej premiera Francji.

Stacja w centrum, czy na obrzeżach?

W przeszłości warto było zabiegać o centralną lokalizację stacji, szczególnie wówczas, gdy kolej obsługiwała duży ruch podmiejski. Dziś dodatkowo zaczyna bardzo liczyć się ruch dalekobieżny, ponieważ czas dojazdu w skali międzymiastowej uległ w ciągu ostatnich dziesięcioleci radykalnemu skróceniu – do wielkości porównywalnych z podróżami w strefie podmiejskiej. Strefa dojazdów do pracy stale może się więc rozszerzać. I chociaż pożądany czas dojazdu do pracy nie powinien przekraczać 40 min, to niektórzy pasażerowie z różnych względów skłonni są dojeżdżać i dwie godziny. Przy dzisiejszym stanie technologii kolejowej (linie dużych prędkości) oznacza to dojazd nawet z odległości 300 km²⁾. Bliskie sąsiedztwo dworca kolejowego i centrum miasta ma więc tym większe znaczenie, im szybsza i bardziej nowoczesna jest sama kolej.

Przypadek Lille ilustruje podstawowy problem dotyczący sieci szybkich – usytuowania stacji na trasach szybkich kolei. Bezpośredni dostęp do centrum dużego miasta w przy-

²⁾ Pojawia się więc problem strefy podmiejskiej, składającej się nie tylko z obszaru mniej więcej ciąglej zabudowy, lecz także układu powiązanych ze sobą ośrodków miejskich obejmującego geograficzną skalę kraju, a nie jak dotychczas regionu.

padku bardzo wielkiej grupy pasażerów decyduje o konkurencyjności kolei wobec samochodu i samolotu. W zdecydowanej większości przypadków bowiem układ drogowy blokuje się na obszarze aglomeracji, a więc tam, gdzie ruch koncentruje się na podejściach do obszarów centralnych. Kolej międzyregionalna zwycięża konkurencję, ponieważ pasażera praktycznie nie dotyczy problem kongestii – pociąg jedzie z zasady dużo szybciej od samochodu w obrębie aglomeracji, a przynajmniej trochę szybciej na szlakach między miastami. Wymaga jednak przesiadania się na sieć lokalną, którego czasochłonność musi być rekompensowana nie tylko prędkością, ale i najkorzystniejszą lokalizacją stacji. Centrum miasta jest zazwyczaj wyposażone w najgęstszą sieć najwydajniejszych środków transportu publicznego – co jest szczególnie ważne dla tej większości pasażerów, która nie korzysta z samochodu podczas dojazdu do dworca. Ponadto położenie stacji w promieniu pieszo dojazdu do głównych generatorów ruchu w mieście pozwala nawet wielu osobom uniknąć samej przesiadki. Jest to szczególnie słuszne w przypadku miast o dużej intensywności zagospodarowania obszarów centralnych, w których ruch pieszy albo krótkie dojazdy transportem lokalnym są powszechne i łatwe.

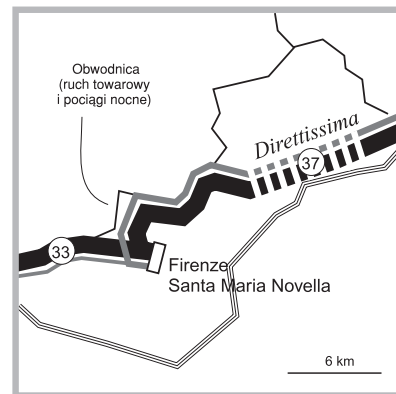
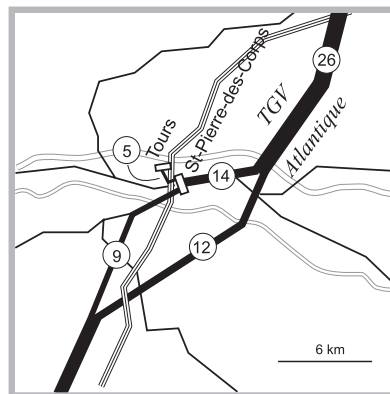
Powstaje sprzężenie zwrotne: poprzez centralną lokalizację ważnego dworca skraca się drogę podróży, ale także powstają warunki do ożywienia dzielnic śródmiejskich,

którego źródłem może być funkcjonowanie uczęszczonego dworca. Zwykle wymaga to jednak współdziałania z koleją czynników odpowiedzialnych za politykę przestrzenną w mieście. Znane z przeszłości przypadki nieznacznej zazwyczaj odsunięcia dworca od centrum miasta (Frankfurt, Strasburg, Mediolan) podyktowane były zwykle trudnością pozyskania terenu do rozbudowy systemu kolejowego oraz chęcią ograniczenia przestrzennej bariery, którą stwarzała kolej dla miasta, jak też niekorzystnego wpływu parowozów na jego środowisko. Zwykle jednak przekształceniom tym towarzyszyła reorganizacja przestrzenna, polegająca na przybliżeniu funkcji śródmiejskich do przedpola dworca, skorelowana z powstaniem reprezentacyjnych elementów sieci ulicznej. Przyciągnięcie centrum jest jednak zadaniem trudniejszym – w Mediolanie nie nastąpiło ono właściwie do tej pory.

Szybkie trasy międzymiastowe, korzystające z istniejącego systemu kolejowego, wykorzystują również istniejące dworce, położone z reguły centralnie. Dzieje się tak nawet wtedy, gdy wjazd na dworzec w centrum wymaga nadłożenia drogi (Brema), nawet gdy pośredni dworzec jest czołowy (jak we Frankfurcie, Stuttgarcie, Malmö, Florencji)³⁾. Trudniejsze są decyzje dotyczące tras nowo budowanych. W przypadku co najmniej półmilionowych aglomeracji, z reguły wykorzystuje się istniejący system kolejowy do wprowadzenia ruchu na dworzec główny (Hanower). Jedyne dotąd średnicowe przejście tunelem na trasach dużych prędkości wybudowano w Lille, tworząc ze stacji centrum handlowo-biurowe „Euralille”. Kolejne „średnice” tunelowe planowane są w Stuttgarcie, Malmö i Antwerpii.

Z jednej strony podstawowym atutem kolei jest jej zdolność szybkiej obsługi ruchu między centrami miast, z drugiej przejazd przez centra spowalnia pociągi i wymaga znacznych inwestycji. Kompromisowym wyjściem na liniach tranzytowych jest obwodnica z możliwością wjazdu do miasta z dwóch kierunków (Lyon, Frankfurt), przy czym na obwodnicy lokalizuje się stację w szczególnym miejscu, na które nadaje się znakomicie port lotniczy. Bezpośrednie powiązanie szybkiego systemu kolejowego z transportem lotniczym, który jest najszybciej rozwijającym się w Europie sektorem, ma coraz większe znaczenie. Obecnie połączenie takie mają lotniska Gatwick (Londyn), Satolas (Lyon), Frankfurt, a na ukończeniu jest połączenie portu Kolonia–Bonn. Nie zdarza się jednak, by śródmieścia dużych miast znalazły się całkowicie poza strefą oddziaływania szybkich tras kolejowych. Nawet mniejsze ośrodki, ok. 200–300 tys. mieszkańców, mają najczęściej „sięgacz” (Arras, Tours) wychodzący od przebiegającej z dala od miasta trasy.

Nie wszystkie jednak stacje szybkich kolei leżą w samych centrach metropolii, ponieważ przebudowa węzłów byłaby zbyt kosztowna. W Japonii na trasie Shinkansen Tokaido (1963 r.) zdarzają się stacje usytuowane na peryferiach cen-



Dwa modele obsługi miast: Tours (200 tys.) – z dalekim i bliskim obejściem oraz nowym dworcem; Florencja – ze stacją czołową, na którą – mimo istnienia obwodnicy – wjeżdżają wszystkie pociągi przejeżdżające przez miasto

trów – jeśli wejściu na główny dworzec nie sprzyjała sama topografia. Stacje te są powiązane z centrum metrem (lub metrem i koleją regionalną) – np. Shin-Osaka – 3 km od centrum, Shin-Yokohama – nawet 8 km⁴⁾. Widać tutaj zróżnicowanie krajowych polityk: w niemieckim Kassel dla trasy znalaziono jeszcze, jak na miasto 5 razy mniejsze od Jokohamy, stosunkowo „centralny” korytarz. Trasę przeprowadzono przez obrzeża śródmieścia, z przelotowym dworcem Wilhelmshöhe, usytuowanym około 2,5 km od centrum. Specyficznym typem stacji na trasie szybkiej bywają przystanki ulokowane w niewielkich miejscowościach, skomunikowane z regionem (np. Macon TGV). Są one obsługiwane przez pojedyncze szybkie pociągi dziennie.

Dworzec kolei szybkiej jest z zasady węzłem kolejowym systemów niższego rzędu. Kolej szybka nie może bowiem funkcjonować skutecznie bez systemu powiązanych z nią dystrybutorów, którzy rozszerzają jej obszar obsługi. Najlepiej więc jeśli wykorzystuje istniejący już centralny dworzec kolejowy. Peryferyjne położenie może mieć jednak pewien atut: umożliwia łatwiejsze znalezienie miejsca dla powiązanego z dworcem parkingu. Może więc być rozwiązaniem atrakcyjnym dla miast, w których mieszkańcy poruszają się przede wszystkim samochodem. Takich miast w Polsce jednak nie ma.

Sytuacja w Polsce przed przystąpieniem do Unii

Inwestycje w transport kolejowy są pojmowane jako przeciwdziałanie kongestii i izolacji oddalonych regionów – które to czynniki wydają się hamować konkurencyjność Unii jako całości. W *Białej Księdze: Europejska polityka transportowa w 2010 r.: czas decydowania* użyto nawet obrazowego sformułowania o zagrożeniu „apopleksją w centrum i paraliżem na peryferiach”, a koszty zewnętrzne ruchu drogowego szacuje się na 0,5% GNP⁵⁾. Mimo że udział kolei w przewozach wynosi tylko 6% (8% w przypadku towarów), aż 20% sieci klasyfikuje się jako „wąskie gardła” (codzienne korki obejmują

⁴⁾ Bruno Faivre d'Arcier: *Ville et grande vitesse au Japon*, (w:) *Transports urbains*, Courbevoie, nr 76/1992, s. 19–26.

⁵⁾ *Commission of the European Communities, White Paper. European transport policy for 2010: Time to decide*, COM (2001) 0370; s. 14.

jedynie 10% dróg). Ponieważ mobilność stale wzrasta i nie można dalej rozwijać sieci drogowej, celem polityki europejskiej staje się zmiana struktury modalnej i zwiększenie w niej udziału kolei, zwłaszcza transportu kombinowanego.

W 1996 r. Rada i Parlament Europejski przyjęły Decyzję co do wytycznych Wspólnoty dla rozwoju Transeuropejskiej Sieci Transportowej (TEN)⁶⁾. Proponowana sieć powinna pokrywać całe terytorium Wspólnoty oraz łączyć główne konurbacje i regiony, spełniać wymagania co do konkurencyjności i ochrony środowiska oraz przyczyniać się do równowagi (cohesion) społecznej i gospodarczej⁷⁾. Jeden z dziesięciu priorytetów, którym podlegać ma sieć TEN, to „utworzenie i rozwój systemu umożliwiającego połączenie regionów oderwanych i peryferyjnych z centralnymi regionami Wspólnoty”⁸⁾. Chociaż więc władze Unii nie precyzują szczegółowych rozwiązań, jasne jest, że sieć nowoczesnego transportu nie jest traktowana wyłącznie jako pole działania technologa komunikacji, ale że musi być rozpatrywana w szerokiej perspektywie planistycznej, w której problematyka polityki społecznej, gospodarczej i ekologicznej musi znaleźć odbicie.

Sieć połączeń kolejowych powinna pozwalać na powiązania z innymi środkami transportu oraz mieć dostęp do regionalnej i lokalnej sieci kolejowej⁹⁾. W 1999 r., dla rozszerzenia programu TEN, Rada Europejska przyjęła zarządzenie w sprawie „utworzenia Instrumentu Polityk Strukturalnych dla Pre-akcesji” (tzw. ISPA), skierowanego do krajów kandydujących do UE. Ma on pomóc przy inwestycjach transportowych dla „zrównoważonej mobilności”¹⁰⁾. W tymże roku grupa wyższych urzędników z zainteresowanych ministerstw krajów kandydujących i przedstawiciele UE opracowała koncepcję tego układu, jako tzw. system TINA (Common Transport Infrastructure Needs Assessment)¹¹⁾.

W Polsce w skład proponowanych TEN-ów weszły od dawna planowane inwestycje: system autostrad i dróg ekspresowych oraz linii kolejowych proponowanych do budowy i modernizacji w ramach wcześniejszych umów międzynarodowych (włączywszy linię Kraków – Koszyce). Mają one jednak od dawna znane mankamenty. Jeden to całkowity brak połączeń równoleżnikowych – drogowych i kolejowych na Pomorzu i w Prusach – przez co Gdańsk i Szczecin nie są ze sobą powiązane (pierwszy przebieg *Via Baltica*). Drugi, to całkowite pominięcie Łodzi w sieci kolejowej. Można dyskutować na ile tak nakreślona sieć spełnia wymagania stawiane TEN-om. Wydaje się, że pozostawienie północy kraju bez pierwszoplanowej sieci transportowej może poważnie ograniczyć proces jej modernizacji i restrukturyzacji, a pominięcie milionowej łódzkiej aglomeracji w sieci kolejowej jest po-

mysłem bez precedensu w Europie. Jeśli nawet wyłączono budowę nowej linii Warszawa – Berlin, to utrzymano planowany przebieg linii Warszawa – Wrocław przez Irdzikowice – Wieluń, co jest decyzją co najmniej dziwną. Łódź – gdyby miała uzyskać należną jej rangę w systemie kolejowym kraju wymaga nie tylko tej trasy, ale również linii wychodzącej na południe, której nigdy nie zbudowano.

Łódź jest jedynym miastem tej wielkości w Polsce, a jednym z bardzo niewielu w Europie, które nie mają w pełni wykształconego węzła kolejowego. Działania władz miasta i regionu mające na celu poprawę obecnej sytuacji wydają się więc jak najbardziej po myśli czynników uniijnych odpowiedzialnych za politykę transportową – wymagania likwidacji „wąskiego gardła” i włączenia peryferyjnego regionu w europejski krwioobieg. Peryferyjnego jednak tylko ze względu na dotychczasową politykę inwestycyjną krajowego resortu komunikacji. Przykład opisanego rozwiązania niemieckiej trasy Hanower – Würzburg może być wiele mówiący.

Problem wpisania tras szybkich w miejski układ osadniczy towarzyszył kolei od dawna. Jak pisał Inglis: ... Powstaje pytanie, czy wielkość ruchu [generowanego przez mniejsze miasta] nie uzasadnia budowy bocznego odgałęzienia (...), albo też czy rzeczywiście główna linia nie powinna przejść przez samo miasto. Nie jest korzystne, nawet jeśli możliwe, łączyć dwa punkty linią prostą, by zmniejszyć odległość, jednak kosztem utraty ruchu związanego z miastem po drodze¹²⁾. Jest to nadal aktualne, zwłaszcza, że dzisiaj kolej działa na konkurencyjnym rynku. W przekonaniu, że „jeśli kolej nie sięgnie po klienta, to klient sięgnie po kolej” – tkwi poważny błąd! Kłopoty ze znalezieniem klienteli dla tzw. „kwalifikowanych pociągów” w dzisiejszych regionach peryferyjnych wiążą się zapewne zarówno z faktem, że powszechny poziom społecznej skali jest tam nadal stosunkowo niski, jak też że istniejąca infrastruktura stanowi ogromny czynnik odstraszcający potencjalnych klientów. Proces tworzenia sieci transportowej jest jednak zadaniem o skutkach przekraczających wymiar czasu obecnego. Dużego i wymagającego wszechstronnej restrukturyzacji miasta, jakim stale jest Łódź, albo takiegoż dużego regionu, jakim jest Pomorze nie można po prostu ignorować. Taka polityka łatwo może obrócić się w ich trwałe zapóźnienie, będące niebagatelnym ciężarem dla całego państwa, jak też w najbardziej niekorzystną z punktu widzenia ekologii i ekonomiki formę struktury modalnej transportu.

□

*Autor jest adiunktem
w Instytucie Architektury i Urbanistyki Politechniki Łódzkiej.
Interesuje się problematyką transportu
w aspekcie planowania i rewitalizacji miast.*

⁶⁾ Decision No. 1692/96/EC of the European Parliament and of the Council of 23 July 1996 on Community guidelines for the development of the trans-European transport network (OJ EC L228).

⁷⁾ Art. 2, p. (g).

⁸⁾ Art. 5, p. (b).

⁹⁾ Art. 10, p. 4.

¹⁰⁾ Council Regulation (EC) No. 1267/1999 establishing an Instrument for Structural Policies for Pre-accession, art. 2, p. 2 (OJ EU, L 161).

¹¹⁾ TINA Final Report. Identification of the network components for a future Trans-European Transport Network in Bulgaria, Cyprus, Czech Republic, Estonia, Hungary, Latvia, Lithuania, Poland, Romania, Slovakia and Slovenia, TINA Secretariat, Wiedeń, 1999.

¹²⁾ Ronald A. Inglis: *An Introduction to Railway Engineering*, Chapman & Hall Ltd. London 1953, s. 16–17.