

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie: „Rola dworców kolejowych w aglomeracjach i miastach rozszerzonej Unii Europejskiej”

(2006/C 88/03)

Dnia 10 lutego 2005 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię w sprawie: „Rola dworców kolejowych w aglomeracjach i miastach rozszerzonej Unii Europejskiej”.

Sekcja ds. Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swą opinię 31 stycznia 2006 r. Sprawozdawcą był **Janos TÓTH**.

Na 424. sesji plenarnej w dniach 14-15 lutego 2006 r. (posiedzenie z dnia 14 lutego) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 139 do 2, przy 4 głosach wstrzymujących się, przyjął następującą opinię:

1. Zalecenia

1.1 Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny nalega, aby treść niniejszej opinii została zawarta w dokumencie, który powstanie w wyniku przeprowadzanego aktualnie przeglądu Białej księgi w sprawie: „Europejska polityka transportowa w perspektywie do 2010 r.: czas na decyzje” (COM(2001) 370).

1.2 Powinna zostać przeprowadzona pogłębiona analiza miejsca zajmowanego przez dworce kolejowe obsługujące międzynarodowy ruch pasażerski w ramach sieci kolejowej, szczególnie mając na uwadze, że stanowią one nie tylko część infrastruktury kolejowej, ale również element usług oferowanych przez miasta i część dziedzictwa architektonicznego Europy.

1.3 Należy, poprzez szerokie konsultacje zarówno ze specjalistami w tej dziedzinie jak i ze społeczeństwem, przeprowadzić dalszą analizę wymogów, jakim muszą sprostać dworce, biorąc pod uwagę postęp technologiczny i techniczny w trzecim tysiącleciu. Należy określić istniejące alternatywy co do form uregulowań, uzasadnione realistycznymi wymogami na szczeblu europejskim, krajowym i regionalnym, w poszanowaniu zasady pomocniczości.

1.4 Przy tworzeniu przepisów wspólnotowych, wśród wymogów obowiązujących wobec dworców obsługujących międzynarodowe przewozy pasażerskie powinna znaleźć się ogólna poprawa bezpieczeństwa podróżnych oraz ochrona przed atakami terrorystycznymi.

1.5 Należy zwrócić szczególną uwagę na projekty zagospodarowania dworców, zważywszy na stymulującą rolę, jaką mogą odgrywać i możliwości, jakie kryją dla zapewnienia spójności społeczno-gospodarczej w nowych Państwach Członkowskich.

1.6 Konieczna jest analiza możliwości finansowania ustrukturyzowanego rozwoju dworców kolejowych obsługujących międzynarodowy ruch pasażerski poprzez partnerstwa publiczno-prywatne lub inne odpowiednie mechanizmy, przy udziale Europejskiego Banku Inwestycyjnego.

1.7 Należy zagwarantować, by dworce spełniały przede wszystkim funkcje związane z ich podstawową rolą, a mianowicie transportem, oraz by raczej nie angażowały się w inne rodzaje działalności i nie przeobrażały się w ośrodki handlowo-konsumpcyjne.

1.8 Projekty zagospodarowania dworców kolejowych muszą z jednej strony przyczynić się do utrzymania istniejącego zatrudnienia, z drugiej zaś promować tworzenie nowych miejsc

pracy. W ramach analizy oddziaływania takich projektów, nie można naturalnie ograniczać się do skutków bezpośrednich, ale również uwzględnić następstwa uboczne.

1.9 Konieczne jest zapewnienie, by kwestia utrzymania i rozwoju dworców nie była traktowana priorytetowo jedynie w przypadku infrastruktury zlokalizowanej w dużych miastach, obsługującej ruch międzynarodowy, ale również w przypadku dworców, z których korzystają mieszkańcy i podróżni regionów najmniej uprzywilejowanych.

2. Wstęp

2.1 Krótko rzecz ujmując, dworce są „witryną” transportu kolejowego.

2.2 Biała księga pt. „Europejska polityka transportowa w perspektywie do 2010 r.: czas na decyzje”, opublikowana w 2001 r. pozostawia niezmienione ogólne cele polityki wspólnotowej, z większą emfazą traktując rozwój środków transportu, dzięki którym można będzie zmniejszyć natężenie ruchu drogowego, jak również konieczność postawienia użytkowników w centrum polityki transportowej.

2.3 Rola dworców jest ważna dla osiągnięcia swobodnego przepływu towarów, osób i usług. Dworce mogą przyczynić się do tego, by transport pasażerski funkcjonował bez zakłóceń, jak również by był on jak najszybszy i jak najbardziej efektywny. Niemniej w tym celu trzeba zapewnić im dobre funkcjonowanie jednolitego rynku, wyeliminowanie przeszkód administracyjnych i jednolite zasady konkurencji.

2.4 Polityka transportowa Unii Europejskiej stanowi również podstawowy instrument w osiągnięciu spójności społeczno-gospodarczej. W istocie przywiązuje ona szczególną wagę do zapewnienia uczciwej konkurencji, poprawy bezpieczeństwa transportu, jak również nadania większego znaczenia aspektom związanym ze środowiskiem naturalnym i oddziaływaniem na nie.

2.4.1 Podejmując zagadnienie ponownego ożywienia kolei, wspomniana Biała księga uwydatnia absurdalne strony sektora kolejowego. Z jednej strony działają linie kolejowe dużej prędkości o wysokiej zdolności przewozowej, obsługujące nowoczesne dworce, z drugiej zaś pasażerom świadczone są też dość często archaiczne i przestarzałe usługi. Zdarza się, że ci ostatni przebywają na źle utrzymanych dworcach, lub na takich, które grożą wypadkiem, i gdzie przewozy lokalne obsługiwane są równoległe z przepelnionymi pociągami dalekobieżnymi, a czasem odnotowuje się opóźnienia.

2.4.2 Biała księga zwraca uwagę na konieczność pobudzenia, poprzez inwestycje, integracji sieci kolejowej dużej prędkości z transportem lotniczym, skupiając się w szczególności na dworcach obsługujących pasażerów korzystających z połączeń lotniczych. W kilku miejscach odnosi się do roli dworców w zakresie oferowania usług wspomagających przewozy pasażerskie, zwłaszcza w odniesieniu do transportu bagażowego.

2.5 Wraz z przyjęciem pierwszego i drugiego pakietu kolejowego⁽¹⁾ Unia dokonała stopniowego postępu w dziedzinie liberalizacji transportu towarowego, a następnie w zakresie ujednolicenia standardów jakości. EKES ma nadzieję, że podobne efekty przyniesie trzeci pakiet kolejowy. W kwestii dokończenia i realizacji poszczególnych etapów związanych ze swobodnym przepływem osób, Unia Europejska ma nadal przed sobą pracę do wykonania. Niniejszy dokument dotyczy ustanowienia standardów jakości międzynarodowych przewozów pasażerskich i ich rozpowszechnienia w Państwach Członkowskich.

3. Kontekst prawny

3.1 Wspólnoty Europejskie przyjęły szereg rozporządzeń oraz dyrektyw w sprawie transportu kolejowego. W tym względzie odsyłamy do rozporządzenia ustanawiającego Europejską Agencję Kolejową⁽²⁾, jak również do dyrektyw dotyczących bezpieczeństwa kolei⁽³⁾, infrastruktury kolejowej⁽⁴⁾, alokacji zdolności przepustowej⁽⁵⁾, interoperacyjności⁽⁶⁾ i rozwoju kolei wspólnotowych⁽⁷⁾. Przytoczone powyżej prawodawstwo w co najwyżej marginalny sposób odnosi się do roli dworców kolejowych.

3.2 Komisja zajmuje się przede wszystkim ustanowieniem jednolitych standardów technicznych. Dotyczyć to będzie na przykład ujednolicenia wysokości peronów, by umożliwić

korzystanie z nich również osobom o ograniczonej mobilności (dyrektywa nr 2001/16/WE). Promowanie interoperacyjności polega na ujednoczeniu elektrycznych sieci kolejowych, systemów bezpieczeństwa i innych standardów technicznych. Dotyczy to także ujednolicenia licencji maszynistów pociągów. Przeszkodą dla konkurencyjności sektora kolejowego jest między innymi czas oczekiwania na granicach z pewnymi krajami ze względu na rozbieżności w standardach technicznych (szerokość torów, konieczność dokonania zmian technicznych w lokomotywie i zmiany maszynisty).

3.3 W odniesieniu do dworców kolejowych, zasadniczo istotne są dyrektywy kładące nacisk na bezpieczeństwo podróży oraz właściwe im prawa (np. dyrektywa nr 2001/16/WE). Charakterystyczny w tym względzie jest trzeci pakiet kolejowy, którego celem jest egzekwowanie praw podróżujących. Ma on z jednej strony zapewnić otrzymanie biletów na czas, w prosty sposób i przy wykorzystaniu właściwych informacji — oraz w miarę możliwości ich wymianę — a z drugiej strony, ma on zagwarantować, by podróżujący byli informowani o warunkach korzystania z biletów. Inny pakiet dyrektyw dotyczy poprawy bezpieczeństwa na dworcach. Często zdarza się, zwłaszcza w godzinach mniejszego natężenia ruchu, że dworce w dużych miastach, a czasami składy pociągów stają się miejscem aktów przemocy. Ustanowienie wyższych standardów bezpieczeństwa, jak również zapewnienie uzyskania pomocy ze strony personelu dworca lub pociągu w przypadku zaistnienia przykrego incydentu z pewnością zachęciłyby więcej osób do podróżowania koleją.

3.4 W ramach swojej działalności, EKES na bieżąco śledzi prace Komisji związane z transportem kolejowym. W tym temacie opracował on opinie zajmujące się między innymi aspektami społecznymi, kwestiami finansowania, europejskimi obszarami metropolitalnymi i transeuropejskimi sieciami transportowymi⁽⁸⁾.

4. Dworce a intermodalność

4.1 Dworce jako intermodalne punkty węzłowe

4.1.1 Pojawienie się szybkich kolei (TGV, HST, ICE), zjawiska które w Europie przełożyło się równolegle na stworzenie sieci transeuropejskich (TEN) — było katalizatorem umożliwiającym stopniowo podupadającym dworcom na odzyskanie znaczenia dla miast. Gdy tylko pasażerski transport kolejowy stał się możliwy na odległościach (600 — 800 km), które wcześniej można było generalnie przemierzać jedynie drogą lotniczą, nie tylko wzrosła liczba podróżujących korzystających z dworców, ale zmienił się także ich profil, co podniosło wartość dworców kolejowych w centrach miast.

4.1.2 Kolejny czynnik, który mógł spowodować przeobrażenie sposobu postrzegania dworców kolejowych jako węzłów transportowych, nie wiąże się bezpośrednio z rolą szybkich kolei, ale raczej ze zmianą funkcji terenów podmiejskich i stref aglomeracyjnych, które z monofunkcyjnych miast-sypialni mogły przekształcić się w zurbanizowane, wielobiegunowe i wielofunkcyjne obszary. Wszystkie te zmiany, jak również uświadomienie sobie braku możliwości zaspokojenia

(1) Pierwszy pakiet kolejowy: dyrektywa nr 2001/12/WE – Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 1 (opinia EKES-u – Dz.U. C 209 z 22.7. 1999, str. 22); dyrektywa nr 2001/13/WE – Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 26 (opinia EKES-u – Dz.U. C 209 z 22.7. 1999, str. 22); dyrektywa nr 2001/14/WE – Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str. 29 (opinia EKES-u – Dz.U. C 209 z 22.7. 1999, str. 22);

Drugi pakiet kolejowy: dyrektywa nr 2004/51/WE – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 13.3.2003, str. 131); dyrektywa nr 2004/49/WE – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131); rozporządzenie (WE) nr 881/2004 – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131); dyrektywa nr 2004/50/WE – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 114 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131);

Trzeci pakiet kolejowy: COM(2004) 139 wersja ostateczna, COM(2004) 142 wersja ostateczna, COM(2004) 143 wersja ostateczna, COM(2004) 144 wersja ostateczna, COM(2004) 140 wersja ostateczna oraz SEC(2004) 236.

(2) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131).

(3) Dyrektywa nr 2004/49/WE – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 44 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131).

(4) Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 1 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131).

(5) Dyrektywa 2001/12/WE – Dz.U. L 75 z 15.3.2001, str.1 (Opinia EKES – Dz.U. C 209 z 22.7.1999, str. 22) oraz dyrektywa nr 2004/51/WE – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 164 (Opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131).

(6) Dyrektywa nr 2004/50/WE – Dz.U. L 164 z 30.4.2004, str. 114 (opinia EKES-u – Dz.U. C 61 z 14.3.2003, str. 131).

(7) COM(2004) 139 wersja ostateczna zmieniająca dyrektywę nr 91/440/EWG.

(8) CESE 130/2005, CESE 131/2005, CESE 119/2005, CESE 120/2005, CESE 257/2005, CESE 1426/2004, CESE 225/2005, CESE 968/2004.

potrzeb wynikających ze wzrostu natężenia ruchu samochodowego spowodowanego przemieszczaniem się z domu do pracy osób mieszkających na terenach podmiejskich poprzez budowanie nowych dróg, unaocznily konieczność zintegrowania ruchu miejskiego z podmiejskim oraz potrzebę nawiązania współpracy między spółkami transportowymi, harmonizacji rozkładów jazdy, taryf i systemów biletowych oraz wspólnego korzystania z infrastruktury transportu pasażerskiego. Niepokoje społeczne, które wstrząsnęły przedmieściami Paryża w końcu 2005 r. unaocniają potrzebę zastosowania kilku instrumentów jednocześnie celem podjęcia działań na rzecz spójności społecznej i pokazują, że procesy, które przyczyniają się do osiągnięcia takiej spójności nie mogą zostać uznane jako zakończone.

4.1.3 Linie podmiejskie stanowią znaczącą część takich sieci, a nawet w pewnych wypadkach, zasadniczy element ich struktury. Z tego punktu widzenia dworce, które nadają się do tego idealnie, logicznie pełnią rolę ośrodków mobilności oraz stanowią kluczowe elementy systemów informowania podróżnych korzystających z tych złożonych i powiązanych ze sobą sieci transportowych.

4.1.4 I chociaż dworce obsługujące linie podmiejskie i dworce szybkich kolei TGV funkcjonują najczęściej oddzielnie, tendencja w kierunku większej integracji zbliżyła do siebie te dwa procesy i w nowo budowanych bądź remontowanych budynkach dworców podstawowym wymogiem staje się zapewnienie nowoczesnej, wysokiej jakości intermodalności między liniami międzynarodowymi a krajowymi, a także między tymi liniami a komunikacją miejską.

4.2 Wdrożenie europejskich norm intermodalności

4.2.1 Stale powstają normy i standardy, których mają przestrzegać dworce kolejowe. Kiedyś dworce kolejowe stanowiły łącznik wśród wspólnoty całego narodu i przyczyniały się do kształtowania tożsamości narodowej. To nie infrastruktura jako taka budowała wspólną tożsamość (nawet jeżeli szyny i tory były konieczne do jej stworzenia), ale dworce, zasady, modele i normy.

4.2.2 W dzisiejszych czasach cel nie polega na ujednocnianiu dworców kolejowych objętych siecią TEN. Obecnie budowanie dworców kolejowych odzwierciedlających tożsamość europejską nie powinno się odbywać poprzez definiowanie norm architektonicznych, ale poprzez ustalanie standardów usług. Jedną z najważniejszych takich norm powinna polegać na stworzeniu połączeń intermodalnych, przy jednoczesnym zachowaniu różnorodności instrumentów lokalnych, odpowiadających wymogom jakości obowiązującym w wielojęzycznej Europie w zakresie informowania podróżnych i służenia im pomocą w dotarciu do celu ich podróży. W tym względzie należy rozróżnić trzy obszary: normy dotyczące informowania podróżnych, normy połączeń intermodalnych i rozwijanie roli ośrodków mobilności.

4.2.3 O ile wskazane jest, by wobec dworców znajdujących się w obrębie TEN stosowanie wymogów jakościowych dotyczących dogodności dla użytkowników zostało uregulowane zaleceniem lub wytyczną europejską, ważne jest też, ażeby nie były one sformułowane jako przywilej odnoszący się wyłącznie do TEN, oraz by były one wprowadzone w jak największym poszanowaniu zasady pomocniczości. Nie powinno zatem stanowić problemu wdrożenie tak opracowanych norm w odniesieniu do innych dworców i innych

punktów węzłowych; nie zaszkodziłoby to jakości podróży, a wręcz przeciwnie wpłynęłoby to na jej ulepszenie.

5. Modele rozwoju

5.1 Jeżeli dokonamy porównań w skali międzynarodowej, dojdziemy do wniosku, że w przypadku prawie każdego państwa prze- lub budowę dworców zapoczątkowały inne czynniki (motywy związane z rozbudową komunikacji lub miast, inicjatywa wychodząca od władz publicznych bądź sektora prywatnego, lub też różne kombinacje wszystkich tych elementów). W Wielkiej Brytanii, gdzie zagospodarowanie dworców pozostawiono wyłącznie mechanizmom rynkowym, zmiany takie: a) ograniczały się do terenów wykorzystywanych przez kolej, b) dotyczyły centralnego Londynu, c) przypadły na okres wzrostu koniunktury w sektorze nieruchomości, d) dotyczyły prawie wyłącznie budowy budynków biurowych.

5.2 W Szwajcarii wdrożono krajowy program modernizacji kolei i komunikacji publicznej, u podstaw którego leżały względy środowiskowe, w tym system kolei podmiejskich (*S-Bahn* w Zurychu, Bazylei i Bernie); pomimo problemów finansowych kolei szwajcarskich, z powodów których trzeba było przeznaczyć na cele handlowe nieruchomości w pobliżu dworców, zabiegu tego nie przeprowadzono poprzez sprzedaż nieruchomości, ale programy opracowane wspólnie z kolejami, przy uwzględnieniu interesów deweloperów, gmin, rządu i kolei.

5.3 W Szwecji inicjatorem tego procesu była spółka kolejowa, sprywatyzowana ale nie rozdrobiona, we współpracy z samorządami lokalnymi. Cel polegał na stworzeniu nowoczesnych centrów podróży, oferujących pod jednym dachem kolej, autobusy, taksówki i parkingi. W zrealizowanych projektach uczestniczyły samorzady lokalne i dotyczyły one różnych środków transportu.

5.4 We Francji główną siłą napędową była podjęta na szczeblu centralnym decyzja o budowie szybkich kolei TGV, dzięki czemu pojawiła się szansa na stworzenie połączeń z Paryżem. Rola szczebla lokalnego polegała głównie na lobbingu na rzecz budowy dworców TGV.

5.5 W Holandii w roku 1986 koleje wraz z ministerstwami ds. środowiska i transportu ogłosiły program zakładający koncentrację działalności wokół dworców kolejowych, zgodnie z zasadą zwartej rozbudowy miejskiej i wsparcia dla komunikacji publicznej. W okresie poprzedzającym prywatyzację, koleje i samorzady lokalne napotykały duże trudności z zaangażowaniem innych partnerów.

5.6 Na podstawie przytoczonych przykładów można wysnuć następującą konkluzję: już na etapie planowania ważne jest uwzględnienie roli dworców jako punktu węzłowego (wymiar transportowy) oraz ich znaczenia jako miejsca (wymiar urbanistyczny), a nie przyjmowanie podejścia jednostronnego. Podobnie względy rynkowo-finansowe należy zrównoważyć z całościowym punktem widzenia, odzwierciedlającym interesy miast i sieci celem zapobieżenia powstawaniu sytuacji, w których zaczynają przeważać krótkoterminowe interesy koniunkturalne lub też, odwrotnie, ambitne projekty nie biorą pod uwagę kwestii finansowych. Specjalistyczne analizy wskazują, że łatwiej jest osiągnąć konsensus, gdy dworce budowane są w nowych miejscach (np. w Lille); w innym przypadku istniejące, sprzeczne ze sobą interesy wielokrotnie bardzo komplikowały dokonywanie postępów przy realizacji projektów.

6. Kierunki rozwoju Unii

6.1 Wydawałoby się słuszne, by w ramach Komisji Europejskiej rozwijała się współpraca horyzontalna, umożliwiającą różnym urzędnikom przekrojowe badanie różnych aktualnie realizowanych w poszczególnych sektorach projektów finansowanych z funduszy strukturalnych. Analiza taka pozwoliłaby następnie określić w każdym sektorze wielkość pomocy wspólnotowej przyznanej danej działalności.

6.2 Wydaje się, że należy pamiętać o odpowiedzialności związanej z rozwojem sieci szybkich kolei w obliczu sprzeczności charakteryzujących obecnie koleje, jak np. mieszanina archaizmu i nowoczesności. Jeżeli budowa tych sieci wyszła na pierwszy plan bieżących spraw, to stało się tak dlatego, że w międzyczasie oddzieliły się one od systemu tradycyjnych kolei. Rozwój sieci szybkich kolei pociąga za sobą kolosalne koszty; niewątpliwie pozbawił on środków finansowych inne potencjalne projekty zagospodarowania. I tak we Francji rozwój kolei TGV spowodował takie pogorszenie stanu pewnych odcinków kolei tradycyjnych, że w wielu miejscach trzeba było wprowadzić znaczne ograniczenia prędkości. Dla użytkowników (pasażerów oraz zleceniodawców w przypadku przewozów towarowych) oznacza to znaczną stratę czasu, i można zastanowić się w jakim stopniu strata ta równoważona jest przez czas, który zyskują pasażerowie korzystający z szybkich kolei.

6.3 Z punktu widzenia polityki wzmocnienia spójności społecznej i integracji słabiej prosperujących regionów, rozwój i upowszechnianie korzystania z tradycyjnych kolei jest bardziej korzystne niż w przypadku szybkich kolei, które przejeżdżają przez te regiony z dużą prędkością, bez umożliwienia im wzięcia na siebie obsługi przewozowej. Być może czasem słuszniej byłoby nadać większe znaczenie modernizacji tradycyjnych linii kolejowych i związanej z nimi infrastruktury, przy równoczesnej budowie szybkich kolei. Dworce są pierwszym punktem styczności pomiędzy takim rozwojem i modernizacją a pasażerami.

7. Uwagi dotyczące rozwoju dworców

7.1 Istnieje poważne niebezpieczeństwo, że poprzez duże inwestycje przewagę zdobędą interesy krótkoterminowe — być może poprzez czystą spekulację nieruchomości — i że zniknie to, co tworzy wartość dodaną kolei dla pasażerów i dla miast. W praktyce mogłoby to przyjąć formę sprzedaży, ze względu na deficytowy charakter kolei, terenów w centrach miast posiadających znaczną wartość, co prowadziłoby do budowy biur i centrów handlowych zamiast kolei. W tej perspektywie należałoby zastanowić się nad poniższymi uwagami.

7.2 Stworzenie bezpośrednich połączeń pomiędzy centrami miast stanowi istotną korzyść nie tylko z punktu widzenia szybkich kolei ale także dla wszystkich międzynarodowych tras kolejowych, włączając wszystkie odcinki TEN.

7.3 To właśnie w centrach miast zasadne jest tworzenie gęstej sieci komunikacji publicznej, zapewniającej dobre połączenia między dworcem kolejowym a innymi częściami miasta.

7.4 Dworzec kolejowy stanowi ośrodek mobilności, centralny punkt informacyjny dla wszystkich środków transportu tworzących sieć komunikacyjną.

7.5 Również słuszne jest stworzenie połączenia pomiędzy dworcem znajdującym się w centrum miasta a portem lotniczym takiego miasta.

7.6 W staraniach o podniesienie wartości nieruchomości należących do kolei należy także uwzględnić ich rolę w krajobrazie miejskim oraz ich wartość logistyczną celem zapewnienia w dłuższym okresie czasu maksymalnych korzyści dla miasta.

7.7 Doświadczenia pokazują, że stopniowo zanikają wyraźne niegdyś granice między funkcjami krajobrazu miejskiego a funkcjami dworca kolejowego, i że dworce kolejowe przeobrażają się w przynoszące zysk a jednocześnie atrakcyjne przestrzenie publiczne właśnie poprzez przejmowanie licznych funkcji usługowych miasta.

7.8 Obecne dworce główne niekoniecznie stanowią jednak idealne lokalizacje dla przyszłych dworców szybkich kolei. Obserwując działania, które do tej pory przeprowadzono z największym powodzeniem, stwierdzamy, że to poprzez budowę wewnątrz miast nowych centrów będących alternatywą dla tradycyjnych centrów można najskuteczniej połączyć energie powstałe wskutek odrodzenia kolei i urbanizacji. (Nie można niemniej zapominać, że przykłady najczęściej cytowane, takie jak Lille, stanowią szczególne przypadki i powinny być traktowane jako wyjątkowe sytuacje, które mogą być trudne do naśladowania).

7.9 Analiza przykładów potwierdza generalnie wniosek, że w zakresie budowy i zagospodarowania dworców obsługujących międzynarodowy ruch pasażerski, państwo, samorządy lokalne i przedsiębiorstwa finansujące mogą, we współpracy z kolejami, realizować projekty budowlane, które poprzez modernizację dworców obsługujących międzynarodowy ruch pasażerski, pozwalają na uwzględnienie wielu interesów.

Bruksela, 14 lutego 2006 r.

Przewodnicząca
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Anne-Marie SIGMUND