

dr hab. Marcin Wołek, prof. UG  
[marcin.wolek@ug.edu.pl](mailto:marcin.wolek@ug.edu.pl)

Gdańsk, 23.06.2023

# Kolej dużych prędkości jako stymulanta rozwoju miasta – analiza wybranych studiów przypadku

## Wydział Ekonomiczny

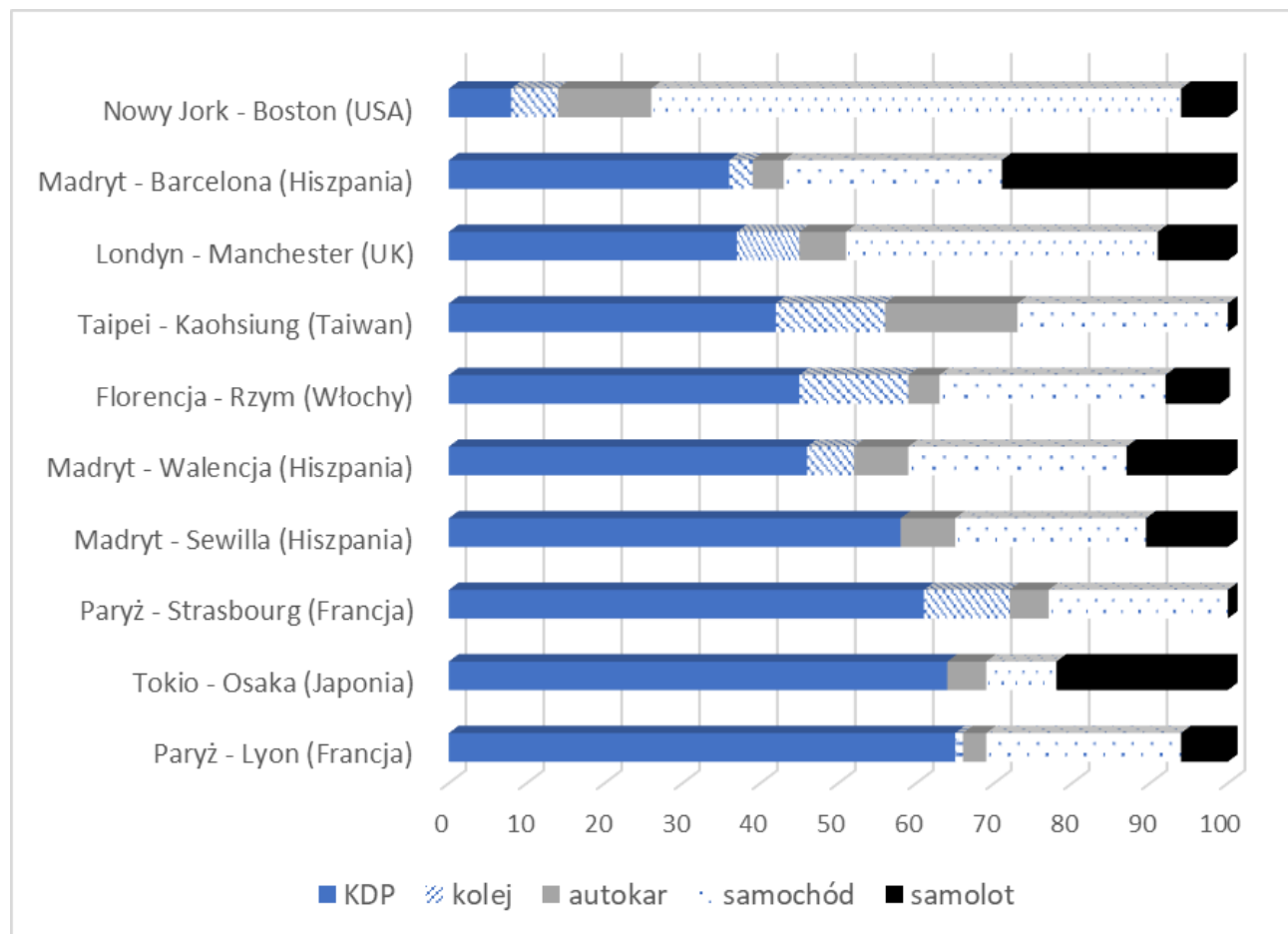


# Plan prezentacji

- Wprowadzenie: ujęcie korytarzowe w analizach KDP
- Poziomy planowania systemu KDP
- Proces włączania KDP w strukturę przestrzenno-funkcjonalną miasta
- Podsumowanie

## Perspektywa krajowa: sieć i system

### Podział podróży w korytarzach z KDP [%]



Źródło: New Routes to Profitability in High-Speed Rail. L.E.K. Consultants

<https://www.lek.com/sites/default/files/insights/pdf-attachments/2109-High-Speed-Rail-Profitability.pdf>

# „KDP a efekt korytarza” („efekt słomki”)

- Tzw. „efekt tunelowy”, polega na ograniczeniu korzyści płynących z rozwoju KDP tylko do miast bezpośrednio przez nią obsługiwanych [M. Wołek, 2015];
- Miasta posiadające stację obsługiwaną przez pociągi KDP zyskują dodatkowe korzyści lokalizacyjne (wzrost atrakcyjności rynku pracy, edukacji, sektora turystycznego, nieruchomości, itp.) w porównaniu do miast znajdujących się w korytarzu kolejowym, ale pozbawionych bezpośrednio dostępu do tego typu usług transportowych;
- Oddanie do eksploatacji stacji KDP kreuje dynamiczne zmiany w otoczeniu wpływające na sferę społeczną, gospodarczą i środowiskową danego miasta [D. Banister, D., Y. Berechman 2003], pozycjonuje je również jako nowe centrum o znaczeniu regionalnym (jeśli dotychczas nie miało takiej rangi).
- Przykłady z Hiszpanii wskazują, że budowa KDP wpływa na wzrost dostępności i spójności na poziomie kraju i korytarza transportowego, podczas gdy na szczeblu regionalnym ujawniają się zarówno efekty równoważenia jak i polaryzacji, które mogą przeważać. Źródłem tych ostatnich jest lokalizacja stacji lub jakość systemu transportu w relacji otoczenie – stacja kolei dużych prędkości [E. Ortega i in. 2012].

# Nie wszystkie korytarze hiszpańskiej KDP spełniają pokładane w nich nadzieje...

- Korytarz w którym biegnie tzw. „Linia Galicyjska” łącząca miasta Madryt i La Coruna charakteryzuje się silną polaryzacją przestrzennego rozmieszczenia ludności. Ośrodkami wzrostu liczby ludności są Madryt i La Coruna, podczas gdy mniej zaludnione obszary stopniowo tracą mieszkańców [E. Ortega i in. 2012].
- Najskuteczniejszą metodą redukcji negatywnych efektów polaryzacji jest rozwój sieci transportowych niższego rzędu, w szczególności kolei „konwencjonalnej” i infrastruktury drogowej dzięki którym inne miasta uzyskają dostęp do głównego ośrodka posiadającego stację kolejową systemu KDP.
- Dodatkowo władze publiczne powinny podjąć inne działania zmierzające do zmniejszenia ryzyka spadku populacji i aktywności gospodarczej obszarów nie posiadających bezpośredniego dostępu do KDP.



Źródło: Pablo Arias López: High Speed Trains in Spain

Analysis of a controversial infrastructure. Oprac. pod kier. M. Wołka,

WE UG, maj 2022 oraz [https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/04/21/companias/1650554460\\_335358.html](https://cincodias.elpais.com/cincodias/2022/04/21/companias/1650554460_335358.html)

## Trzy poziomy planowania KDP a miastotwórcza rola stacji KDP

- Przebieg trasy oraz **lokalizacja stacji**;
- Technologia (dylemat: rozwój własnej czy adaptacja istniejącej?);
- Finansowanie budowy oraz eksploatacji.



- Stacja jako katalizator przebudowy części miasta;
- Trzy najczęściej spotykane strategie dotyczące stacji KDP oraz ich otoczenia „kapitalizacja nieruchomości”, „megaprojekt miejski” i „rozwój zorientowany na tranzyt” [Bertolini 2012].
- W miastach stołecznych bądź dużych były to projekty zakończone sukcesem;
- W miastach Średnich KDP stworzyło nowe możliwości poprzez zwiększenie dostępności i liczby wzajemnych połączeń, (Kordoba, Saragossa, Lille) [Urena 2009];
- stacje zlokalizowane na obszarach miejskich z dostępnymi terenami pod rozwój innych funkcji, z dostępem do dobrej lokalnej sieci transportu publicznego, stymulują rozwój do nowej zabudowy miejskiej [Wenner & Thierstein, 2022].



# Projekt Euralille: rewitalizacja miasta poprzez budowę stacji KDP

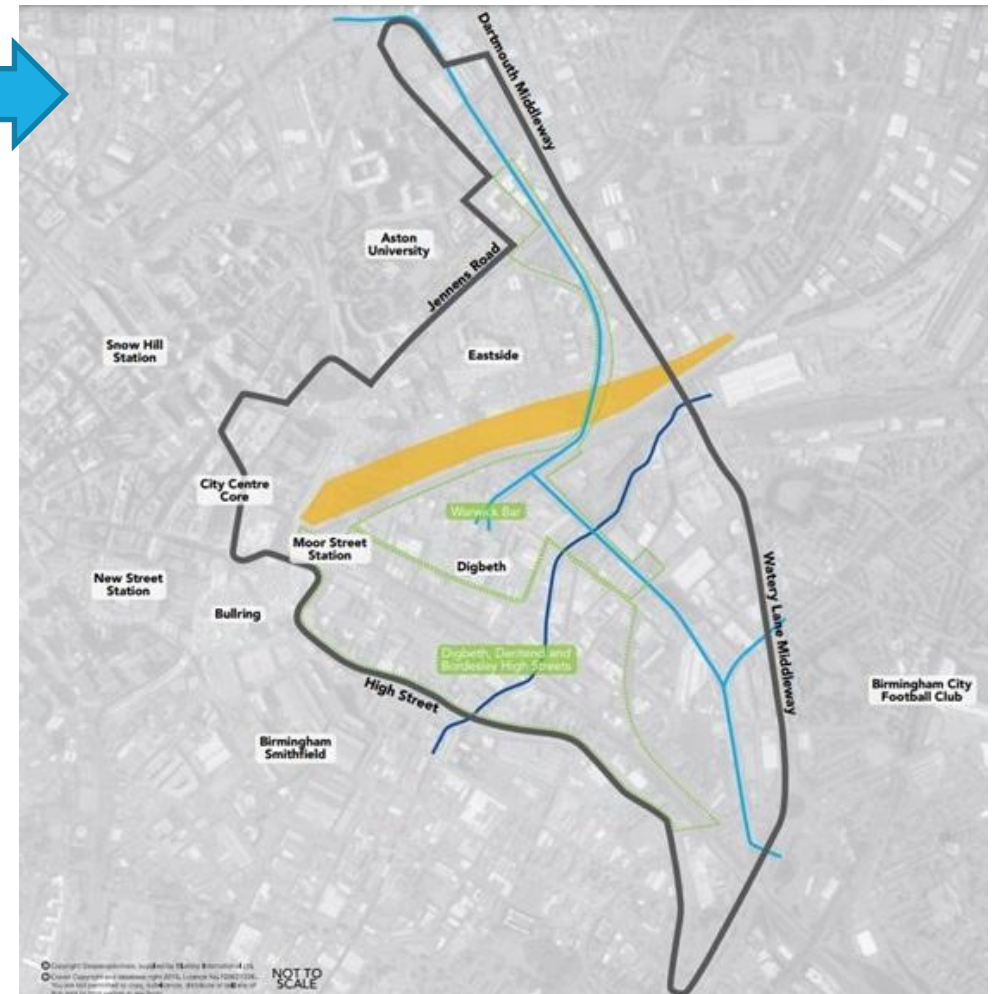
- na projekt Euralille złożyły się nowe obiekty handlowe, rekreacyjne i biurowe, centra konferencyjne, mieszkania oraz bliźniaczy główny dworzec kolejowy poprzez renowację istniejącej stacji końcowej [Urena 2009];
- głównym celem projektu było stworzenie nowego centrum miejskiego na miarę europejskich aspiracji miasta;
- Architektura jako ważny element marketingu miejsca;
- Włączenie Lille do systemu KDP stanowiło ważny element transformacji gospodarczej miasta [Greengauge, 2006], zapewniając m.in. bezpośrednie i dogodne połączenie z trzema stolicami;
- Poprzedzone było intensywnym lobbingiem władz lokalnych.



## Przykład: Stacja KDP w mieście:

### Cele Masterplanu dla stacji KDP Birmingham Curzon Street

- określenie zakresu przestrzennego i gospodarczego rozwoju i rewitalizacji obszaru wokół planowanej stacji;
- sprecyzowanie oczekiwań miasta dotyczących stacji Birmingham Curzon HS2 jako Światowej klasy budynku na miarę XXI wieku, wzmocnienie pozytywnego wizerunku Birmingham i jego gospodarki
- Zapewnienie maksymalnego poziomu integracji z tkanką miejską centrum Birmingham oraz poprawy dostępności z innymi dzielnicami;
- Wyznaczenie strategicznych ram dla zapewnienia efektywnego transportu pieszo, rowerowego i publicznego;
- Promocja znaczenia i potencjału szerokiego zakresu dziedzictwa i walorów ekologicznych.



**„Chodzi o znacznie więcej niż tylko szybkie pociągi do Londynu” [oficjalny blog Birmingham, 2023]**

Źródło: Birmingham Curzon HS2 Masterplan for growth. 2015

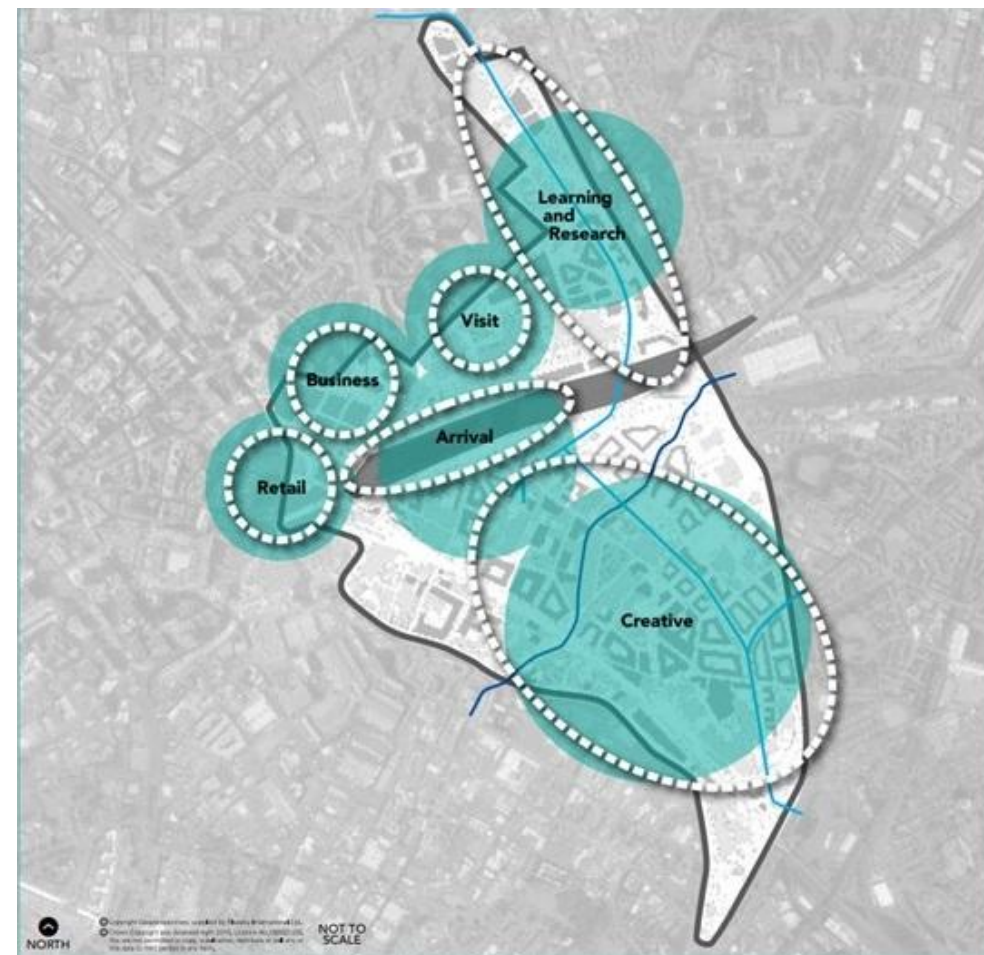


## Birmingham Curzon Street: miastotwórcza rola stacji KDP:

### Konkretne korzyści w skali lokalnej (miejscowej)

Plan inwestycyjny obejmujący otoczenie nowej stacji Birmingham Curzon Street wraz z głęboką transformacją otoczenia obejmuje:

- Ok. 150 hektarów gruntów;
- Budowę 4 000 mieszkań;
- Budowę ok. 600 tys. m<sup>2</sup> powierzchni komercyjnej;
- Ok. 36 tys. nowych miejsc pracy (do 2056);
- Inwestycje w lokalny transport publiczny (ok. 250 mln GBP);
- Przyciągnięcie kapitału prywatnego (ok. 1,7 mld GBP).

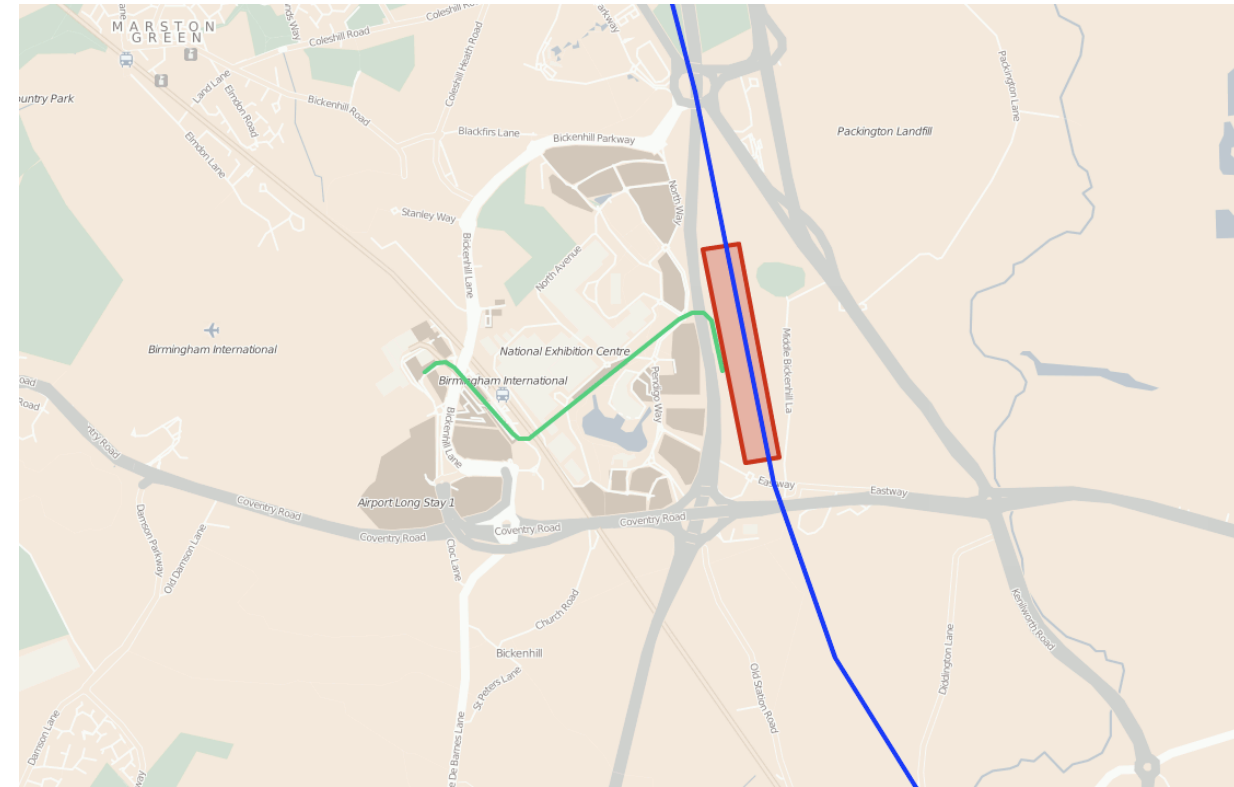


Źródło: Birmingham Curzon HS2 Masterplan for growth. 2015

# Birmingham Interchange: stacja przelotowa

Kompromisowa lokalizacja na przedmieściach Solihull pomiędzy ustalonym przebiegiem linii KDP a zapewnieniem dostępności dla:

- okolicznych miast - Solihull Town, Coventry, Kenilworth, the east side of Birmingham, Sutton Coldfield, Tamworth and Nuneaton (łącznie ok. 780 tys. mieszkańców nie licząc wschodniej części Birmingham);
- Narodowego Centrum Wystawienniczego;
- portu lotniczego Birmingham (12,5 mln obsłużonych pasażerów w 2019 r.);
- stacji kolejowej (ok. 7 mln pas. w 2018/19).



Źródło: [https://en.wikipedia.org/wiki/Birmingham\\_Interchange#/media/File:Birmingham\\_interchange.png](https://en.wikipedia.org/wiki/Birmingham_Interchange#/media/File:Birmingham_interchange.png)

# Planowanie włączenia KDP w tkankę miejską należy rozpocząć z dużym wyprzedzeniem: przykład Birmingham Curzon Street



# Konieczność wcześniejszego przygotowania na poziomie lokalnym

- **Studium Uwarunkowań i Kierunków Zagospodarowania Przestrzennego**
- Strategia rozwoju Miejskiego Obszaru Funkcjonalnego / Obszaru Metropolitalnego
- Strategia rozwoju miasta
- Plan rozwoju lokalnego
- Plan rewitalizacji
- Plan mobilności / plan transportowy
- **Miejscowe plany zagospodarowania przestrzennego**





## Podsumowanie: KDP może przesądzać o perspektywach rozwojowych miasta w bardzo długiej perspektywie

- KDP jako „game-changer” - nowe rozdanie w strukturze funkcjonalno-przestrzennej terytorium (miasta, regionu, kraju);
- KDP redefiniuje rolę i znaczenie poszczególnych miast;
- Nie wszystkie ośrodki skorzystają na KDP (szczególnie te, które zostaną pominięte);
- „KDP będzie twórcą niektórych miast, ale przyczyni się do kryzysu innych” [Banister & Hall 1994].



Otoczenie stacji KDP Hsinchu (Taiwan)

Fot. M. Wołek, 03.2019



## Podsumowanie – c.d.

- Dla władz lokalnych i regionalnych kluczowym elementem jest przebieg linii oraz **lokalizacja stacji KDP**. Na Tajwanie niektóre nowe stacje zostały dodane w kolejnym etapie rozwoju systemu;
- Na etapie planowania należy przeciwdziałać efektowi korytarzowemu, polegającemu na utrwaleniu podziału na „wygranych i przegranych”;
- Podstawowymi działaniami są inwestycje w lokalny i regionalny transport publiczny, zapewniający dogodny dostęp do stacji KDP oraz kompleksowy, wieloletni program transformacji otoczenia stacji KDP;
- Jak wykorzystać nową stację KDP dla rozwoju miasta? – jest to najważniejsze pytanie dla władz lokalnych, miejskich i regionalnych.

dr hab. Marcin Wołek, prof. UG

[marcin.wolek@ug.edu.pl](mailto:marcin.wolek@ug.edu.pl)

605 215 685

Gdańsk, 23.06.2023

Dziękuję za uwagę

**Wydział Ekonomiczny**

