

Nina Grad

MODERNIZACJA DWORCÓW KOLEJOWYCH W PERSPEKTYWIE EURO 2012

Zarys treści: O złym stanie polskiej kolei miała szansę przekonać się większość społeczeństwa, nie każdy jednak zdaje sobie sprawę ze wszystkich działań inwestycyjnych podejmowanych przez PKP. Celem tego artykułu jest ukazanie modernizacji dworców kolejowych przy wykorzystaniu różnych źródeł finansowania. Szczególną rolę odgrywa tu realizowany projekt „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” oraz liczne przedsięwzięcia związane z przygotowaniem do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012 roku. Niestety, w obliczu ogromnych zaniedbań w tej dziedzinie potrzeba jest długoterminowych i konsekwentnych planów modernizacji, z którymi PKP stara się zmierzyć, gdyż już od wielu lat nie było tak wielkich inwestycji kolejowych.

Słowa kluczowe: dworce kolejowe, fundusze unijne, programy unijne

Key words: railway stations, EU funds, EU programmes

Polskie Koleje Państwowe, jak również cały transport kolejowy, od wielu lat przeżywają poważny kryzys. Likwidacja połączeń, przystanków oraz stacji doprowadziła do wyraźnego spadku długości eksploatowanych linii kolejowych¹ oraz redukcji czynnego taboru kolejowego². Silna konkurencja transportu samochodowego ma natomiast wyraźny wpływ na nieustanne zmniejszanie się liczby przewożonych ładunków³ i pasażerów⁴ (Juchnicka 2005, Dreszer 2008, Komusiński 2010). Degradacji, zmianie funkcji lub

¹ W 1960 roku liczba ta wynosiła 26 904, w 1990 roku – 26 228, a w 2008 roku zaledwie 20 107 (*Rocznik ... 1960, 1990, 2008*).

² W 1960 roku liczba wagonów towarowych wynosiła 182 682, wagonów do przewozu pasażerów 9770, w 1990 roku odpowiednio 89 940, 5515, a w 2008 roku 104 982, 4050 (*Rocznik ... 1960, 1990, 2008*).

³ 1960 rok – 286 882, 1990 rok – 281 658, 2008 rok – 248 860 (*Rocznik ... 1960, 1990, 2008*).

⁴ 1960 rok – 816 581, 1990 rok – 789 922, 2008 rok – 291 892 (*Rocznik ... 1960, 1990, 2008*).

całkowitemu zaniknięciu ulega także zabytkowa substancja obiektów transportu kolejowego, a dotyczy to przede wszystkim budynków kolejowych związanych z obsługą ruchu: dworce, nastawnie, lokomotywownie, wieże ciśnień, warsztaty, noclegownie (Suchanek 2005). „Nie jest prawdą, że obecny kryzys transportu kolejowego jest w jakimkolwiek stopniu stanem permanentnym. Natomiast prawdą jest fakt, że w Polsce zbyt łatwo tłumaczy się zaniedbania w infrastrukturze transportu kolejowego małym zainteresowaniem polskiego społeczeństwa jego usługami. Brak zainteresowania jest raczej w znacznej mierze właśnie skutkiem wieloletnich zaniedbań i fatalnych standardów jakościowych polskiego kolejnictwa. Nie istnieją żadne logiczne przesłanki, by sądzić, że scenariusz realizowany w krajach wysoko rozwiniętych, polegający na stopniowym wzroście zainteresowania usługami kolejowymi, nie powtórzy się. Można jednak mieć obawy, że tego momentu wiele obiektów kolejowych w Polsce może nie doczekać” (Kiełczowski 2005).

Celem niniejszego artykułu jest ukazanie stanu polskich dworców kolejowych oraz działań związanych z ich modernizacją w perspektywie możliwości finansowych związanych z nowym okresem programowania 2007–2013 oraz przygotowań do Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012.

Opuszczonych, zdegradowanych i niezagospodarowanych terenów kolejowych w miastach jest bardzo dużo. Przy ograniczonych zasobach czynnika, jakim jest ziemia, nie można dopuścić do niewykorzystania tak cennych obszarów, które dodatkowo dzięki często centralnemu położeniu, są szansą dla rozwoju miast. W celu ożywienia takich miejsc konieczne jest podjęcie kompleksowych działań rewitalizacyjnych, które powinny być inwestycjami flagowymi zdegradowanych obszarów miejskich. Niestety takie działania napotykają na szereg problemów, o których piszą m.in. J. Kołodziej (2006) i D. Załuski (2006):

- degradacja dworców kolejowych,
- brak wystarczających funduszy ze strony PKP,
- nieuregulowany stan prawny gruntów,
- brak dokumentacji w zakresie projektów budowlanych,
- status terenów kolejowych jako obszarów zamkniętych; określa to ustawa o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym, która stwierdza, że w przypadku terenów zamkniętych w miejscowym planie zagospodarowania przestrzennego ustala się tylko granice tych terenów oraz ich stref ochronnych,
- dodatkowe bariery inwestycyjne nakładane w przypadku obiektów zabytkowych będących pod ochroną konserwatorską,
- niski status społeczno-materialny osób zamieszkujących otoczenie dworców.

W celu wykorzystania wszystkich zalet i potencjalnych możliwości związanych z przebudową dworców trzeba nieustannie pamiętać o licznych pułapkach, na które szczególnie uwagę zwraca D. Kochanowska (2006). Są to:

- nieumiejętność integracji działań i równoważenia interesów podstawowych udziałowców tych procesów, tj. miasta, inwestorów prywatnych i kolei, oraz brak profesjonalizmu w prowadzeniu tych, z natury rzeczy bardzo złożonych, zamierzeń,
- uleganie mirażom doraźnych szybkich zysków, w imię których często niszczy się wartości, czasem bezcenne, a mogące w dłuższych horyzontach czasowych przynieść większe korzyści,

- traktowanie podjętego programu przebudowy w kategoriach wyłącznie funkcjonalno-technicznych i to jeszcze mocno uproszczonych.

Szansą na zmianę tej sytuacji stała się niewątpliwie perspektywa uzyskania dużych dofinansowań na modernizację infrastruktury transportowej nie tylko ze środków Unii Europejskiej, ale także z Mechanizmów Finansowych Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i Norweskiego Mechanizmu Finansowego pochodzących z trzech krajów: Norwegii, Islandii i Liechtensteinu. W okresie programowania na lata 2004–2008 środki były dostępne w ramach Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego (ZPORR):

- a) Priorytet I – Rozbudowa i modernizacja infrastruktury służącej wzmocnieniu konkurencyjności regionów,
 - Działanie 1.1 – Modernizacja i rozbudowa regionalnego układu transportowego,
- b) Priorytet III – Rozwój lokalny,
 - Działanie 3.2 – Obszary podlegające restrukturyzacji,
 - Działanie 3.3. – Zdegradowane obszary miejskie, przemysłowe i powojkowe (*Uzupełnienie ... 2006*).

Po zrealizowaniu założeń ZPORR w latach 2007–2013 jego zadania przejmują Regionalne Programy Operacyjne (RPO). W przypadku Mechanizmu Finansowego EOG oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego celem ich działania jest realizacja przedsięwzięć służących niwelowaniu różnic ekonomiczno-społecznych w ramach EOG. Środki finansowe w ramach EOG są udostępnione w sześciu obszarach priorytetowych, m.in. jest nim Priorytet 2.3 – Ochrona kulturowego dziedzictwa europejskiego, w tym transport publiczny i odnowa miast (Lechman 2006). Dodatkowo w ramach realizowanego projektu „Poprawa stanu infrastruktury kolejowej w Polsce” wykorzystywane były i są takie fundusze i pogramy unijne, jak:

- ISPA (Instrument Przedakcesyjnej Polityki Strukturalnej) mający na celu ujednoczenie poziomu infrastruktury technicznej w zakresie transportu i ochrony środowiska,
- FS (Fundusz Spójności) którego celem nadrzędnym jest wzmocnienie spójności społecznej i gospodarczej Unii poprzez finansowanie dużych projektów tworzących spójną całość w zakresie ochrony środowiska i infrastruktury transportowej,
- odrębne środki budżetowe na rzecz rozwoju transeuropejskiej sieci (TEN – Trans-European Network): sieć transportowa TEN-T i energetyczna TEN-E,
- EFRR (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) – Fundusz wchodzący w skład Funduszy Strukturalnych, którego zadaniem jest zmniejszanie dysproporcji w poziomie rozwoju regionów należących do Unii,
- SPOT (Sektorowy Program Operacyjny Transport) służył realizacji Postaw Wsparcia Wspólnoty na lata 2004–2006 (PWW). Określa on kierunki, priorytety, działania, a także wysokość środków finansowych przeznaczonych na rozwój transportu (Polskie Linie Kolejowe 2010).

Pomimo ograniczonych możliwości finansowych, godnym uwagi jest fakt, że PKP S.A. intensyfikuje działalność remontową i inwestycyjną w zakresie niezbędnym do utrzymania obiektów dworcowych w stanie gwarantującym bezpieczeństwo ich użytkowania. Należy podkreślić, że liczba prowadzonych remontów głównych, o dużym zakresie prac budowlanych, systematycznie wzrastała – z 22 obiektów w roku 2002 do 48 w roku 2003,

a z chwilą uzyskania przez PKP S.A. dodatniego wyniku finansowego, od 180 obiektów w roku 2004 do 250 w roku 2006. W tym samym czasie liczba remontów bieżących wzrosła z 168 obiektów w roku 2001 do 359 obiektów w roku 2006. W 2010 roku mają zostać wyremontowane 33 dworce, a w kolejnych latach PKP chce modernizować ok. 30 dworców rocznie. Zarys planów na następne lata zakłada, że na remont dworców przeznaczone zostanie 1 mld zł, z tego 470 mln zł w latach 2011–2012, a ponad 500 mln zł w latach 2013–2015.

Dodatkowym argumentem podejmowania działań renowacyjnych obiektów dworcowych stał się fakt organizacji przez Polskę i Ukrainę Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej Euro 2012. W związku z tym każde działanie musi zostać skupione na ograniczonej liczbie inwestycji rzeczywiście możliwych do wykonania przed rozpoczęciem turnieju. Według J. Engelhardta⁵ dworce kolejowe umownie można podzielić na trzy grupy, w zależności od źródeł finansowania:

- dworce planowane do modernizacji ze środków Unii Europejskiej (Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko – POIiŚ): Kraków Główny, Wrocław Główny i Gdynia Główna⁶;
- dworce planowane do modernizacji przy wykorzystaniu środków z budżetu państwa (tab. 1),
- dworce planowane do modernizacji z inwestorem zewnętrznym: Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, Katowice i Poznań Główny (<http://orka2.sejm.gov.pl/> 2010).



Fot. 1. Dworzec Główny w Krakowie z widokiem na Galerię Krakowską
Photo 1. Railway station in Kraków with the view on Galeria Krakowska

Źródło: <http://img392.imageshack.us/img392/6984/pict0133jy4.jpg>

Source: <http://img392.imageshack.us/img392/6984/pict0133jy4.jpg>

⁵ Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury odpowiedzialny za kolejnictwo).

⁶ W miejsce dworca Warszawa Centralna, który zostanie przebudowany dopiero po zakończeniu turnieju, a zatem nie spełniałby zasad tzw. trwałości w przypadku projektów współfinansowanych z UE.

Z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko realizowane są następujące inwestycje:

1. Budowa dworca kolejowego Kraków Główny (fot. 1) zintegrowanego z miejskim transportem publicznym. Całkowity koszt inwestycji wynosi 119,16 mln zł, przy oczekiwanym dofinansowaniu z UE 83,42 mln zł. Czas realizacji projektu to lata 2008–2012, a głównym beneficjentem jest PKP S.A. Projekt obejmuje remont konstrukcji żelbetowej z wymianą izolacji układu torowo-peronowego, wykonanie odwodnienia i izolacji hali dworcowej oraz wykonanie wszelkich instalacji. W ramach projektu zapewnione zostanie powiązanie transportu kolejowego z innymi rodzajami transportu publicznego, w tym podziemnym tramwajem, oraz komunikacją autobusową regionalną i miejską. Projekt jest zlokalizowany na modernizowanych liniach E30/CE30 i linii Psary-Kraków i jest z nimi integralnie związany.

2. Odtworzenie zabytkowego historycznego kompleksu dworca Wrocław Główny (fot. 2) z przebudową kolejowej infrastruktury technicznej. Łączny koszt przedsięwzięcia wynosi 162,33 mln zł, a dotacja z UE – 113,63 mln zł, czas realizacji przypada na lata 2009–2012. Projekt obejmuje modernizację infrastruktury i urządzeń służących bezpośrednio obsłudze ruchu pociągów oraz dostosowanie unikalnego kompleksu dworcowego do wymogów nowoczesnych obiektów użyteczności publicznej. Projekt jest zlokalizowany na modernizowanych liniach E59/CE59, E30/CE30 i jest z nimi integralnie związany.

Tab. 1. Dworce do modernizacji przy wykorzystaniu środków z budżetu państwa

Table 1. Railway stations to modernization with the use of budgetary resources

Dworzec Train station	Województwo Voivodship	Lata realizacji Investment years
Wrocław Mikołajów	dolnośląskie	2009–2011
Wrocław Pracze	dolnośląskie	2009–2011
Wrocław Leśnica	dolnośląskie	2009–2011
Wrocław Kuzniki	dolnośląskie	2009–2011
Terespol	Lubelskie	2009–2011
Piotrków Trybunalski	łódzkie	2009–2011
Kutno	łódzkie	2009–2011
Radomsko	łódzkie	2009–2012
Zgierz	łódzkie	2009–2012
Pabianice	łódzkie	2009–2012
Tarnów	małopolskie	2009–2010
Bochnia	małopolskie	2009–2012
Krzyszowice	małopolskie	2009–2012
Brzesko Okocim	małopolskie	2009–2012
Warszawa Wschodnia	mazowieckie	2009–2012
Warszawa Stadion	mazowieckie	2009 2012
Radom	mazowieckie	2009–2011
Modlin	mazowieckie	2009–2011
Przemyśl Główny	podkarpackie	2009–2011
Przeworsk	podkarpackie	2009–2012
Łańcut	podkarpackie	2009–2012
Malbork	pomorskie	2009–2011
Gdańsk Oliwa	pomorskie	2009–2012
Wejherowo	pomorskie	2009–2012
Zawiercie	śląskie	2009–2012
Łława	Warmińsko- mazurskie	2009–2011
Działdowo	warmińsko- mazurskie	2009–2011
Elbląg	warmińsko- mazurskie	2009–2011
Leszno	wielkopolskie	2009–2011
Poznań-dworzec letni	wielkopolskie	2009–2011
Koło	wielkopolskie	2009–2011
Puszczykówko	wielkopolskie	2009–2010
Sławno	zachodniopomorskie	2009–2011

Źródło: <http://www.mi.gov.pl/2-48203f1e24e2f-1792107-p-1.htm>

Source: <http://www.mi.gov.pl/2-48203f1e24e2f-1792107-p-1.htm>

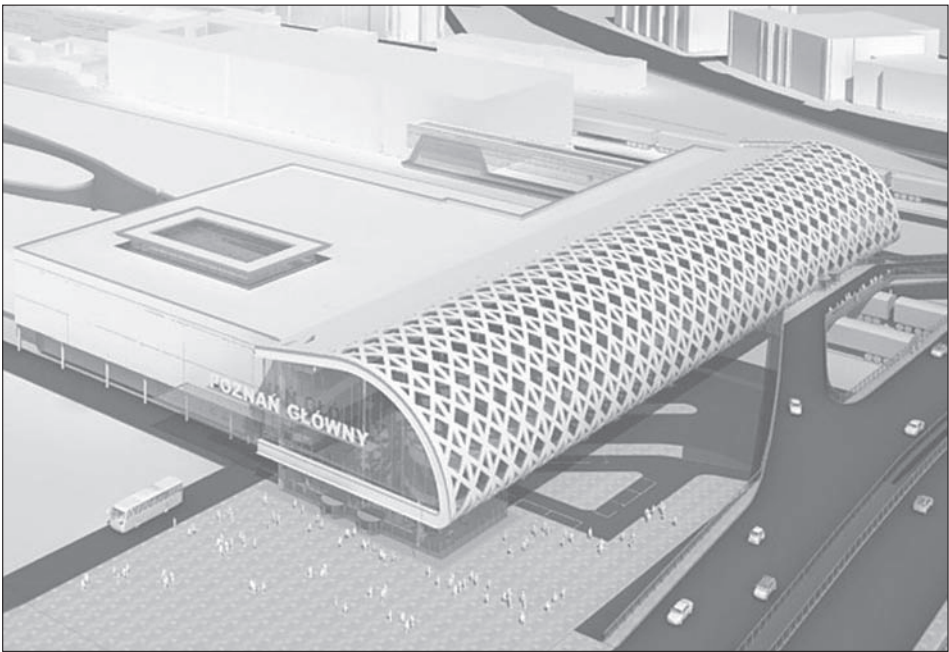


Fot. 2. Wizualizacja kompleksu Dworca Wrocław Główny

Photo 2. Visualization of Wrocław Główny railway station complex

Źródło: <http://www.pkp.com.pl/image>

Source: <http://www.pkp.com.pl/image>



Fot. 3. Wizualizacja dworca Poznań Główny

Photo 3. Visualization of Poznań Główny railway station

Źródło: <http://www.pkp.com.pl/image>

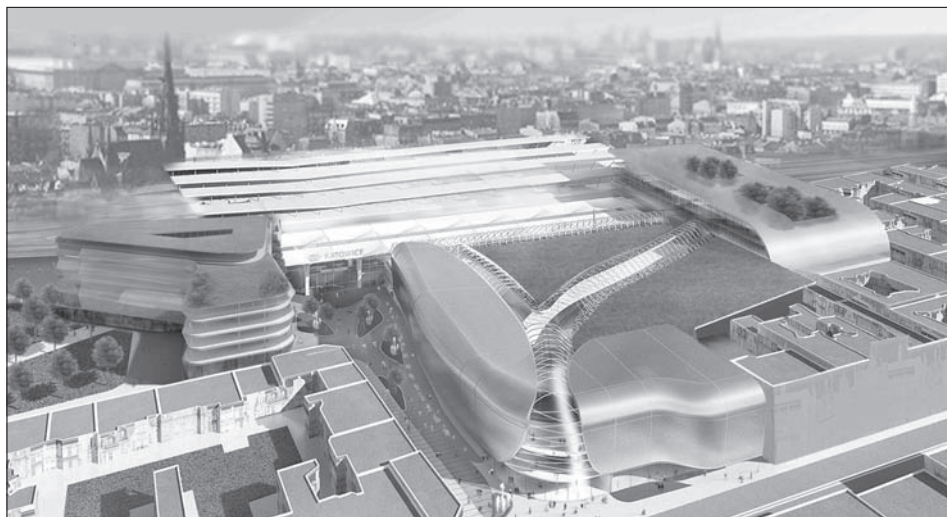
Source: <http://www.pkp.com.pl/image>

3. Przebudowa kompleksu dworcowego Gdynia Główna, wartość działania wynosi 55,50 mln zł, a wsparcie z UE 38,85 mln zł. Prace mają trwać 4 lata i skończyć się w 2012 roku. Projekt obejmuje wykonanie dokumentacji projektowych i technicznych oraz wykonanie robót budowlano-montażowych przebudowy układu funkcjonalnego dworca łącznie z instalacjami, z jednoczesnym odtworzeniem zabytkowej architektury według wskazań konserwatorskich odnoszących się do dworca, kolumnady i podjazdu. Projekt przyczyni się do poprawy standardu obsługi i bezpieczeństwa podróżnych oraz stanu technicznego obiektu i instalacji z jednoczesnym zmniejszeniem negatywnego oddziaływania obiektu na środowisko. W wyniku realizacji inwestycji powstanie węzeł przesiadkowy integrujący różne rodzaje transportu publicznego: dalekobieżna komunikacja autobusowa, komunikacja miejska, kolej podmiejska (Lista Projektów Indywidualnych dla POIiŚ).

Ponadto w związku z Euro 2012 PKP S.A. prowadzi inwestycje modernizujące i przebudowujące dworce:

1. Dworzec kolejowy w Poznaniu (fot. 3) – koszt pierwszego etapu inwestycji, czyli budowy samego dworca wyniesie ok. 30–35 mln euro, a wartość wszystkich inwestycji szacowana jest na 500 mln euro. Docelowo wokół dworca mają powstać m.in. obiekty handlowe, biurowe, hotel, apartamenty mieszkalne, terminal autobusowy i parkingi. Głównym inwestorem jest spółka TriGranit.

2. Katowice Główne (fot. 4) – na podstawie umowy z PKP S.A., spółka Neinver wybuduje nowoczesny kompleks (wartość inwestycji 250 mln zł) łączący funkcje



Fot. 4. Wizualizacja dworca Katowice Głównie

Photo 4. Visualization of Katowice Głównie railway station

Źródło: <http://www.pkp.com.pl/image>

Source: <http://www.pkp.com.pl/image>

dworca kolejowego, dworca autobusowego, centrum handlowo-usługowego oraz ośrodka biznesowego i kulturalnego, natomiast Firma Holdinwest została wybrana do wykonania prac przygotowawczych na dworcu tymczasowym. Inwestycja jest finansowana przez PKP S.A. i ma wartość 1 mln zł. Budowę dworca tymczasowego realizować będą: Oddział Dworce Kolejowe spółki PKP S.A. oraz PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Dworzec tymczasowy ma zapewnić sprawną obsługę podróżnych i zminimalizować trudności związane z przebudową dworca głównego. Obiekt będzie wyposażony w dodatkowe kasy, wybudowany zostanie także kompleks kasowy na zewnątrz. Powstaną punkty informacyjne i dodatkowe sanitariaty, w tym toaleta dla matki z dzieckiem, przystosowana do przewijania niemowląt.

3. Warszawa Centralna (fot. 5) – sześć firm złożyło dotychczas wnioski w przetargu ograniczonym PKP S.A. na wybór wykonawcy prac na Dworcu Centralnym w latach 2010–2012, ostateczny wybór inwestora ma nastąpić do końca marca br. Szacowana wartość prac na Dworcu Centralnym wynosi ok. 22 mln zł. Jego modernizacja obejmie elewację hali głównej, zewnętrzne pasaże wokół hali głównej na poziomie 0, a także wszystkie ogólnodostępne przestrzenie wewnętrzne. Po modernizacji pasażerowie zyskają więcej przestrzeni na dworcu, więcej światła we wszystkich częściach dworca, nowy i czytelny system informacji elektronicznej, a także nowe automaty do sprzedaży biletów i infokioski. Uporządkowane zostaną też galerie handlowe (<http://www.egospodarka.pl>).

Pomysłem na funkcjonalne, bardziej efektywne i nowocześniejsze dworce jest przemyślana i długoterminowa kooperacja z samorządami i prywatnymi inwestorami. Niestety, częściej dostrzegają to mieszkańcy mniejszych miast niż wielkich metropolii. Do marca 2008 roku zmodernizowano 86 małych i średnich dworców (ryc. 1).

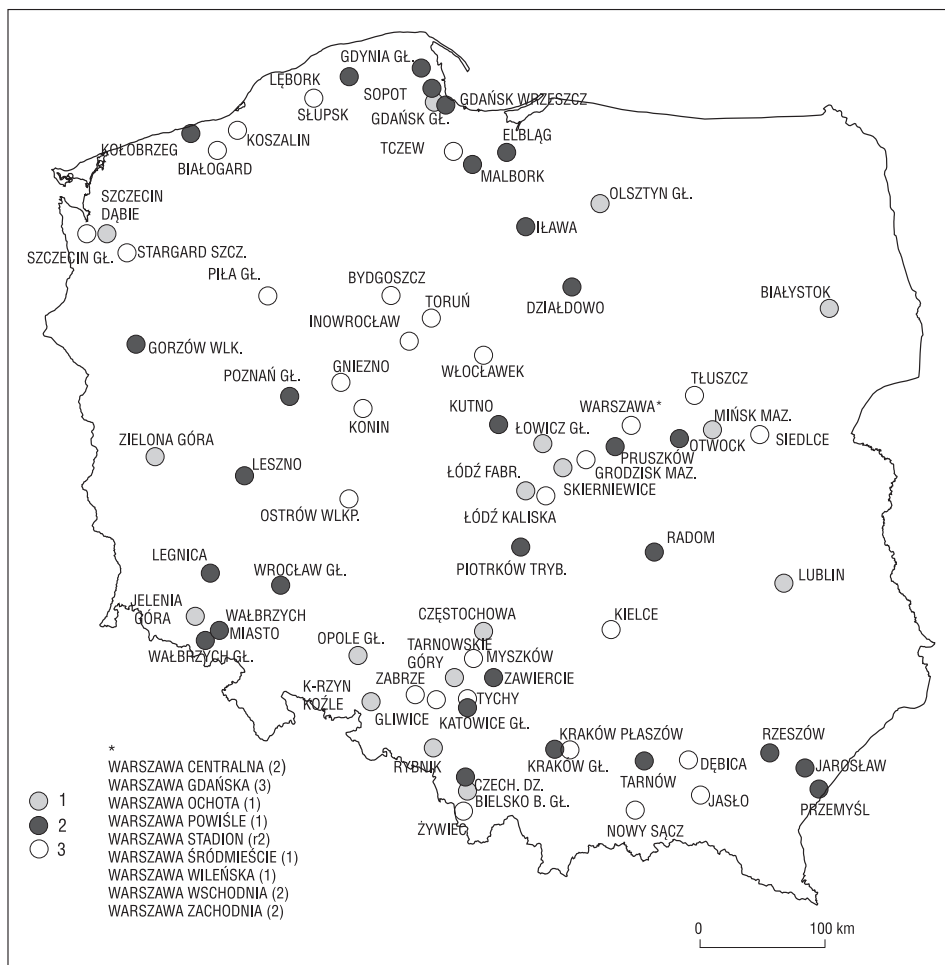


Fot. 5. Wizualizacja dworca Warszawa Centralna

Photo 5. Visualization of Warszawa Centralna railway station

Źródło: <http://www.pkp.com.pl/image>

Source: <http://www.pkp.com.pl/image>



Ryc. 1. Modernizacja dworców kolejowych w Polsce

Figure 1. Modernisation of railway stations in Poland

Objaśnienia: 1 – dworce wyremontowane, 2 – dworce do remontu do końca 2012 roku, 3 – dworce do remontu po 2012 roku

Explanations: 1 – renovated train stations, 2 – train stations destined for renovation by the end of 2012, 3 – train stations destined for renovation after 2012

Źródło: opracowanie własne na podstawie <http://www.pkp.com.pl>

Source: author's elaboration based on <http://www.pkp.com.pl>

Ze względu jednak na inną skalę kosztów komercjalizacja dużych dworców przebiega o wiele wolniej (Starczewska 2007). Należy pamiętać również o tym, że projekt poprawy stanu infrastruktury kolejowej w Polsce realizowany głównie z myślą o Euro 2012 jest tylko fundamentem w porównaniu do skali wymaganych inwestycji, a opisane działania na rzecz głównych dworców kolejowych obrazują tylko mały ułamek całości potrzeb podejmowanych przedsięwzięć.

Zdecydowanie należy podkreślić, że z uwagi na skalę zapóźnień w transporcie kolejowym (infrastruktura, tabor i dworce) nie jest możliwe odrobienie zaległości w ciągu zaledwie kilku lat, nawet przy okazji imprezy tej rangi, co Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej Euro 2012 i przy wykorzystaniu wsparcia z Unii Europejskiej. Jest to tym bardziej trudne z uwagi na fakt, iż budżet państwa sporządzany jest na okresy roczne. Uniemożliwia zatem zarządcy infrastruktury stabilne planowanie poważniejszych wydatków inwestycyjnych, które w dużej mierze pokrywane są właśnie z tego źródła.

Należy mieć nadzieję, że konsekwentnie realizowane działania doprowadzą do wyraźnej przemiany obiektów dworcowych, zarówno pod względem technicznym, jak i funkcjonalnym, oraz ich pozytywnego odbioru przez społeczeństwo.

Literatura

- Dreszer K., 2008, *Stan dworców kolejowych w Polsce a perspektywy ich rewitalizacji*, [w:] J.J. Parysek, A. Tolle (red.), *Wybrane problemy rozwoju i rewitalizacji miast: aspekty poznawcze i praktyczne*, Biuletyn Instytutu Geografii UAM, Seria Rozwój Regionalny i Polityka Regionalna, 5, Poznań, 119–125.
- Interpelacje, zapytania, pytania i oświadczenia poselskie*, 2010, <http://orka2.sejm.gov.pl/> (10.02.2010).
- Juchnicka M., 2005, *Transport kolejowy w Polsce i perspektywy jego rozwoju*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe – układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, 11–25.
- Kielczowski D., 2005, *Trwały i zrównoważony rozwój a transport kolejowy. Na przykładzie nieczynnej linii kolejowej „Gołdap-Żytkiejmy”*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe – układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, 25–39.
- Kochanowska D., 2006, *Współczesna przebudowa dworców kolejowych w Polsce – okiem urbanisty*, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, Urbanista, Warszawa, 55–60.
- Kołodziej J., 2006, *Rewitalizacja zdegradowanych terenów kolejowych w procesie rozwoju społeczno-gospodarczego, finansowanym z funduszy strukturalnych UE*, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, Urbanista, Warszawa, 38–46.
- Komusiński Sz., 2010, *Przekształcenie przestrzenne sieci pasażerskiego transportu kolejowego w Polsce w latach 1998–2008*, Praca Doktorska, Inst. Geogr. UJ, Kraków.
- Lechman G., 2006, *Tereny i obiekty pokolejowe – szanse przekształceń na nowe funkcje w perspektywie funduszy UE*, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, Urbanista, Warszawa, 274–284.

- Lista Projektów Indywidualnych dla POIiŚ, www.mrr.gov.pl/aktualnosci/fundusze_europejskie_2007_2013/Documents/LPI_POiS_aktualizacjaLPIIEC2009.pdf – (10.02.2010)
- Polskie Koleje Państwowe*, 2010, <http://www.pkp.com.pl/image> (data dostępu 05.04.2010).
- Polskie Koleje Państwowe*, 2010, http://www.pkp.com.pl/files/images/dworce_mapka_remonoty_0.jpg (data dostępu 05.04.2010).
- Polskie Linie Kolejowe*, 2010, www.plk-inwestycje.pl/index.php?id=308 (data dostępu 18.02.2010).
- Rocznik Statystyczny 1960*, GUS, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny 1990*, GUS, Warszawa.
- Rocznik Statystyczny Rzeczypospolitej Polskiej 2008*, GUS, Warszawa.
- Starczewska M., 2007, *Ewolucja dworców*, [w:] E. Nowaczyk (red.), *Kurier PKP*, Kolejowa Oficyna Wydawnicza, Warszawa, 12–13.
- Suchanek J., 2005, *Architektoniczne problemy modernizacji i rekonstrukcji budynków kolejowych w Wielkopolsce*, [w:] W. Czarnecki, M. Proniewski (red.), *Obiekty kolejowe – układy przestrzenne, architektura, elementy techniki*, Wyższa Szkoła Finansów i Zarządzania, Białystok, 271–283.
- Transport – wyniki działalności 2008 r.*, 2009, Główny Urząd Statystyczny, Warszawa.
- Uzupełnienie Zintegrowanego Programu Operacyjnego Rozwoju Regionalnego, Ministerstwo Rozwoju Regionalnego*, 2006, Departament Wdrażania Programów Rozwoju Regionalnego, Warszawa.
- www.egospodarka.pl (data dostępu 18.02.2010).
- <http://img392.imageshack.us/img392/6984/pict0133jy4.jpg> (data dostępu 05.04.2010).
- Załuski D., 2006, *Dworzec kolejowy w strukturze miasta. Nowe szanse*, [w:] D. Załuski (red.), *Dworzec kolejowy w strukturze miasta*, Biblioteka Urbanisty, Urbanista, Warszawa, 274–284.

Railway station modernization for the EURO 2012 football championships

Summary

The rather poor condition of Polish railways is a fact, which is not only known to the majority of the Polish population but has also been discussed by numerous researchers (Juchnicka 2005, Dreszer 2008, Komusiński 2010). Yet, not everyone is aware of the whole range of investment activities being undertaken by Polish State Railways (Polish acronym: PKP) in order to improve the Polish railway system. The main purpose of this paper is to present a number of railway station modernization projects being financed by a variety of sources. A major project called “The improvement of railway infrastructure conditions in Poland” deserves special attention. It is funded by a so-called Structural Pre-EU-Entry Policy Instrument, the European Regional Development Fund, the Transportation Sector Operational Program, as well as numerous other programs related to Poland’s preparations for the 2012 European Football Championships. The railway station modernization project can be divided into three groups, all of which depend on different sources of financing:

- stations that are supposed to be modernized using European Union funds (Infrastructure and the Environment Operational Program – Polish acronym – POIiŚ): Kraków Główny (Photo 1), Wrocław Główny (Photo 2), and Gdynia Główna;
- stations that are supposed to be modernized using state funds (Table 1)
- stations that are supposed to be modernized in concert with an external investor: Poznań Główny (Photo 3), Katowice (Photo 4), Warszawa Wschodnia, Warszawa Zachodnia, and Warszawa Centralna (Photo 5).

It is believed that the above listed programs will result in a distinctive metamorphosis of railway stations in Poland, both from a technical and a functional point of view. It is also hoped that society's view of PKP infrastructure will change for the better as well. In light of the years of negligence of railway infrastructure in Poland, it will take a long-term effort and very specific modernization programs to help PKP bring about desirable results in this realm.

Nina Grad
Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej
Uniwersytet Jagielloński
ul. Gronostajowa 7
30-387 Kraków
e-mail: ninagrad@interia.pl