

Aleksander Bochyński¹

Stadion narodowy w Warszawie wyzwaniem dla komunikacji w mieście

Stadion Narodowy w Warszawie jest jedną z największych i najdroższych inwestycji ostatnich lat w Polsce. Międzynarodowy prestiż tego najnowocześniejszego obiektu piłkarskiego, będącego główną polską areną piłkarskich Mistrzostw Europy, jest oczywisty. Natomiast warto zastanowić się, jakie zagrożenia dla komunikacji w mieście może powodować jego użytkowanie, także po zakończeniu EURO 2012.

istym genius loci. Lokalizacja w starej niecce Stadionu X-lecia wprost kontynuuje tradycję funkcjonalną, odwołując się do głęboko i pozytywnie zakodowanych skojarzeń obecnych od ponad 60 lat w świadomości kilku pokoleń. Inwestor rozumiał i docenił wagę tego czynnika – świadomie eksponując ikony starego stadionu: pomnik sportowców, zielony nasyp niecki, owalny wjazd na stadion.

Czynniki lokalizacyjne Stadionu

Stadion Narodowy znajduje się w obszarze metropolitalnym centrum Warszawy. Decyzja o budowie właśnie w tym miejscu nie była łatwa i z pewnością nie wpisuje się w mainstreamowy, światowy trend budowania dużych obiektów sportowych poza miastem. Staje też niejako w poprzek ogólnej koncepcji logistyki miejskiej, według której wszelkie generatory ruchu powinny powstawać poza ścisłym centrum, a najlepiej na jego obrzeżach. Lokalizacja ta ma jednak swoje zalety, głównie o podłożu ekonomicznym. Z dużym rozmachem zaplanowano wewnątrz budynku powierzchnie biurowe, sale konferencyjne (największa sala kongresowa w Warszawie), restauracje, sklepy, etc., które mają gwarantować ciągłość wykorzystania stadionu i generowania zysku niezbędnego do jego utrzymania.

Istotny jest również czynnik logistyczny. Istniejąca sieć komunikacyjna, w tym także powstająca druga linia metra, były ważnym kryterium przy wyborze właśnie tej lokalizacji. W niemal naturalny sposób, bez potrzeby budowy nowej infrastruktury drogowej, możliwa jest obsługa komunikacyjna stadionu. Pytanie na ile jest skuteczna?

Należy też wspomnieć o uwarunkowaniach wynikających z tradycji miejsca, o swo-

Jak to robią inni

Nowoczesne stadiony, powstające z okazji wielkoformatowych imprez sportowych (Mistrzostwa Świata, Mistrzostwa Europy), znajdujemy zwykle na obrzeżach lub wręcz poza miastem. Lokalizacje te determinowane są głównie odciążeniem obszaru centralnego z napływem ogromnej liczby kibiców w jed-

Kryterium	Stadion	Allianz Arena zlokalizowany na obrzeżach Monachium	Emirates Stadium zlokalizowany poza centrum Londynu	ArenA zlokalizowana na obrzeżach Amsterdamu
Ekonomiczne		Niskie ceny gruntów poza miastem (zwłaszcza przy uciążliwym skrzyżowaniu autostrad). Dzięki temu powstały liczne sklepy, a nawet żłobki; wszystko o pojemności 8 000 m ²	Decydujące o lokalizacji było położenie tuż obok starego, historycznego stadionu Highbury i kontynuowanie 90 letniej tradycji miejsca. Stadion Highbury adaptowano na apartamentowiec – w miejscu trybun urządzono ponad 700 mieszkań a w miejscu boiska park dla mieszkańców.	Niskie ceny gruntów poza miastem, dzięki temu stworzono cały wielofunkcyjny kompleks – stadion, biurowce, sklepy, hala muzyczna. Cały kompleks stał się silnym bodźcem rozwoju tej części miasta.
Kulturowe		W Monachium istnieje silnie zakorzeniony pogląd o konieczności wypychania tego typu inwestycji poza ścisłe centrum miasta, w tym przypadku zwracano uwagę na dysharmonię urbanistyczną i akustyczną		Budowa obiektu kubaturowego tej wielkości w centrum miasta zniszczyłaby historyczną sylwetkę miasta
Komunikacyjne		Istniejąca linia metra, skrzyżowanie autostrad, przy stadionie powstał parking na 10 500 samochodów – największy w Europie	Dojazd zapewnia linia metra (w pieszym zasięgu 10 minut znajdują się 3 stacje i jedna kolejowa), dlatego wprowadzono restrykcje dotyczące parkowania prywatnych samochodów	Położony przy skrzyżowaniu autostrad pomiędzy I a II obwodnicą, obok przebiegają dwie linie metra i linia kolejowa, doprowadzono ścieżki rowerowe i zbudowano ogromny kompleks podziemnych parkingów dla ponad 8 000 samochodów

¹ SGGW w Warszawie, Wydział Nauk Ekonomicznych, Koło Naukowe Logistyki (przyp. red.).

nym czasie. Istotnym czynnikiem jest także ułatwiony dostęp z zewnątrz do stadionu zlokalizowanego poza centrum, przy ważnych arteriach komunikacyjnych (obwodnica, autostrada). Zwykle obiekty te są połączone z centrum miasta metrem, koleją lub szybkim tramwajem. Bywa, że na czas meczów komunikacja publiczna, obsługująca stadion, jest darmowa, aby zachęcić kibiców do korzystania z niej i równocześnie zniechęcić do przyjeżdżania własnym środkiem transportu; dobrym przykładem zastosowania tej koncepcji jest Amsterdam.

Niskie ceny gruntu w obszarach pozamiejskich są silnym czynnikiem lokalizacyjnym dużych obiektów sportowych, ale prawie zawsze w ścisłym powiązaniu z wysoko rozwiniętą siecią infrastrukturalną, szczególnie komunikacyjną. Przykład warszawskiej lokalizacji paradoksalnie potwierdza tę tezę: o ile możliwe było pozyskanie tanich gruntów w obszarze peryferyjnym miasta, to już budowa nowej infrastruktury komunikacyjnej z niezależną linią metra okazała się zbyt kosztowna.

Dla porównania warszawskiej lokalizacji warto przeanalizować różnorodne przykłady z ostatnich lat realizacji wielkich, prestiżowych stadionów w Europie i spróbować je określić według kryteriów opisujących lokalizację Stadionu Narodowego (kryteria ekonomiczne, komunikacyjne, kulturowe)

Wrocław korzysta z dobrych wzorców

Wrocławski Stadion Miejski w Maślicach zlokalizowano z dala od centrum, w peryferyjnej części miasta. Wraz z budową stadionu rozpoczęła się budowa autostradowej obwodnicy Wrocławia A8, która przebiega w najbliższym sąsiedztwie obiektu. Umożliwia to dojazd z zewnątrz bezpośrednio autostradą A4 bez konieczności wjeżdżania do miasta. Ponadto projektanci przewidzieli w tym miejscu specjalną promenadę pozwalającą dotrzeć na stadion z dwóch położonych biegunowo kierunków. Od południa umożliwia ona swobodne dojście dla kibiców ze strefy zintegrowanego przystanku komunikacji (tramwaj, kolej, zewnętrzny parking Park&Ride). Od północy promenada zapewnia dostęp do północnego węzła komunikacji publicznej – miejskich tramwajów i autobusów, a także parkingu dla autokarów². Wydaje się zatem, że lokalizacja stadionu we Wrocławiu wraz z zaprojektowanym systemem komunikacji jest zdecydowanie najbardziej racjonalna planistycznie i przywodzi na myśl najlepsze rozwiązania stosowane w bogatych, wysoko rozwiniętych krajach.

Konsekwencje lokalizacji Stadionu Narodowego w centrum Warszawy

Rozważania o wpływie lokalizacji Stadionu Narodowego na komunikację w Warszawie warto rozpocząć od przypomnienia początków funkcjonowania nowego, trzydziestotysięcznego stadionu Legii. Na pierwsze mecze kibice masowo przyjeżdżali własnymi samochodami szybko zapelniając wszystkie okoliczne parkingi i ulice, a następnie jakiegokolwiek wolnego miejsca na chodnikach, trawnikach, podjazdach, etc. Prawdziwy dramat następował jednak po meczu, gdy lawina „kibicowskich”

aut wylewała się na ulice powodując wielogodzinny paraliż obejmujący także Trasę Łazienkowską i Wiślostradę. Dziś sytuacja wygląda nieco lepiej, jednak co będzie, gdy Stadion Narodowy opuści blisko 60 000 widzów, a w przypadku koncertów nawet 72 000? Duże wątpliwości budzi organizacja i ilość parkingów. Wymogi UEFA wskazują jednoznacznie, że na czas EURO 2012 należało zapewnić wokół stadionu 2 000 miejsc dla samochodów i autokarów oraz 7 000 w najbliższym sąsiedztwie (są to wymagania dotyczące stadionu o pojemności 50 000 osób, które dla Stadionu Narodowego są jeszcze większe). Spora część widzów z pewnością przyjedzie własnym środkiem transportu (w myśl prawa Sayer – podaż generuje popyt) potęgując w ten sposób kongestię komunikacyjną.

Wobec znanych powszechnie problemów stołecznej komunikacji, dużego natężenia ruchu, braku obwodnic, niedostatecznego uprzywilejowania komunikacji zbiorowej oraz niewielkiego udziału transportu rowerowego w przewozach w mieście (około 1%), paraliż komunikacyjny zwłaszcza po imprezie na Stadionie Narodowym jest każdorazowo wysoce prawdopodobny. Należy też mieć na uwadze, że w czasie trwania Mistrzostw Europy (ME) zdecydowana większość Warszawiaków chciała normalnie żyć: chodzić do pracy, korzystać z komunikacji, także z ulic, które były jednocześnie wykorzystywane przez dziesiątki tysięcy kibiców. Na długo przed ME było jednak wiadomo, że Most Poniatowskiego będzie wyłączony dla ruchu samochodowego, a przecież co roku należy się dodatkowo spodziewać jeszcze wiele komunikacyjnych utrudnień w rodzaju tych znanych z paradnych przemarszów studentów, „marszów równości”, manifestacji „ludzi za” i „ludzi przeciw”, etc., co czyni „przesądzonym” los Alei Jerozolimskich i okolicznych ulic.

Osobną sprawą jest sytuacja, która w sposób bezwzględny obnaża ułomności komunikacyjne lokalizacji stadionu, czyli alarmowa ewakuacja widzów. Jak wiadomo, obiekt został zaprojektowany na prawie 60 000 miejsc (z możliwością powiększenia); gdyby więc do ewakuacji musiało dojść, trudno wyobrazić sobie, jak służby ratunkowe dojadą przez zatłoczone ulice Warszawy oraz gdzie i w jaki sposób będą ewakuowani widzowie.

Konsekwencje długoterminowe

Najpoważniejsze konsekwencje użytkowania Stadionu Narodowego w dłuższym okresie będą powiązane z przebiegiem drugiej linii metra. Podziemna kolejka w większości miast zachodnich stanowi najważniejszy środek transportu w obsłudze komunikacyjnej stadionu. Odjazdy pociągów co kilkanaście sekund dostosowane są do zagregowanego popytu i pozwalają sprawnie opuścić teren stadionu przez ogromny potok widzów. Co więcej, przystanki te zlokalizowane są na peryferyjnych odcinkach linii metra. Oznacza to, że kibice wchodzą praktycznie do pustych wagonów. W Warszawie przystanek *Stadion* będzie znajdował się w centralnym odcinku drugiej linii, tak więc kibice opuszczający arenę będą wchodzić do wagonów, w których już będą pasażerowie jadący do/z centrum, nie związani bezpośrednio z imprezą sportową (ta sama sytuacja dotyczy tramwajów i autobusów). Przyczyni się to do obniżenia efektywności w rozładowaniu tłumu kibiców oczekujących na transport.

² <http://www.2012.wroc.pl/static/29/Konceptja.html>

Należy pamiętać, że rozwój linii metra determinuje rozwój urbanistyczny miasta (przykład warszawskiego Ursynowa). Wiadomo, że wybudowaniu drugiej linii towarzyszyć będzie dynamiczny rozwój inwestycyjny: powstawać będzie coraz więcej budynków mieszkalnych, usługowych, biurowców itp. Coraz więcej ludzi będzie podróżować metrem, a za 10 lat może się okazać, że Stadion Narodowy otoczony jest z dwóch stron bardzo gęstą zabudową i jego lokalizacja (już dosłownie) w samym centrum jest osobliwością, szczególnie na tle europejskich miast i stadionów.

EURO w Warszawie nie tylko wokół Stadionu

W czasie trwania Mistrzostw Europy ilość widzów na stadionie będzie stanowiła zaledwie część wszystkich futbolowych fanów znajdujących się w Stolicy, którzy również generowali problemy komunikacyjne. Jako jeden z kłopotliwych obszarów już wcześniej wytypowano Plac Defilad, gdzie zorganizowano ogromną strefę kibica dla około 100 000 osób. Mam w pamięci sytuację jaka miała miejsce po uroczystym finale Wielkiej Orkiestry Świątecznej Pomocy, który odbył się w tym właśnie miejscu. Wzmożony ruch spowodował, że policja zablokowała wejście do stacji metra Świętokrzyska nie wpuszczając ludzi na perony. Impreza ta wymusiła również poprowadzenie objazdów dla niektórych autobusów i tramwajów. Przypomnę, że w „światelku do nieba” udział wzięło zaledwie kilkakilkanaście tysięcy osób. Ponadto w czasie EURO 2012 trwał remont ulicy Świętokrzyskiej, która otoczona płotem stanowiła swoistą barierę przestrzenną dla tłumu.

Zakończenie

Decyzja o przyznaniu Polsce i Ukrainie prawa do organizacji Mistrzostw Europy w 2012 roku wymusiła na nas szybkie i zdecydowane działania. Ze względu na ograniczenia czasowe i budżetowe nie były one zawsze do końca przemyślane. Do kontrowersyjnej decyzji o lokalizacji Stadionu Narodowego dodałbym jeszcze niewykorzystaną szansę budowy obiektu o pojemności, która umożliwiłaby organizację Igrzysk Olimpijskich. Dzisiaj taka wizja jest raczej nierealna, ale kto 10 lat temu przypuszczał, że Polska będzie gospodarzem EURO 2012?

Na zakończenie rozważań należałoby zastanowić się, jakie rozwiązania z zakresu logistyki miejskiej pomogłyby usprawnić komunikację w Warszawie w odniesieniu do ruchu związanego z imprezami na Stadionie Narodowym w dłuższym okre-

sie? Podjęcie się takiego zadania leży już jednak w gestii osób odpowiedzialnych za planowanie i realizację systemu transportowego. Tym bardziej, że możliwości zastosowania konkretnych działań uzależnione są od uwarunkowań transportowo – przestrzennych, właściwych tylko dla określonego miasta.

Streszczenie

W artykule przedstawiono teoretyczne rozważania na temat wpływu użytkowania Stadionu Narodowego na komunikację w Warszawie. Celem rozważań jest zwrócenie uwagi na możliwe problemy komunikacyjne wynikające z lokalizacji Stadionu Narodowego w obszarze metropolitalnym centrum Warszawy,

Summary

The main goal of this article is to consider potential impact of the National Stadium located in the centre metropolitan area, on public transport in Warsaw. This choice of location is not utterly consistent with the urban logistics concept, according to which all of traffic generators should be located outside the city center and even better on its outskirts. Public transport problems faced by Warsaw today are palpable maliny in the city center and affect every citizen. Hence, what could be the impact of the National Stadium on transport in the city?

LITERATURA

1. UEFA European Football Championship Final Tournament 2012
2. Materiały z „IV Konferencja Naukowo – Techniczna Miasto i Transport 2010”
3. Strategia Zrównoważonego Rozwoju Systemu Transportowego Warszawy do 2015 roku i na lata kolejne
4. Projekt TRANSPLUS „Osiąganie zrównoważonego transportu i użytkowania terenu poprzez zintegrowanie polityki”
5. Zawód Architekt nr 13 (1/10)
6. <http://www.wirtualna.warszawa.pl/w/100808/nowy-stadion-legii-korkuje-miasto>
7. http://www.sport.pl/euro2012/1,109071,8749016,_Stadion_jest_jak_most___czyli_wnioski_z_debaty_o_Euro.ht ml? as=2&startsz=x