

Ruch drogowy podczas Euro 2012

■ Tomasz Orłowski, Polski Kongres Drogowy

Planowanie tras, po których będzie się odbywał zwiększony ruch na polskich drogach w czasie trwania turnieju UEFA Euro 2012, przypomina wrócenie nie tyle z fusów na dnie filizanki, co z osadów na dnie zbiorników z asfaltem używanym do konstrukcji i nawierzchni dróg. Głośne spory między GDDKiA a wykonawcami o przyczynę spękań odkrytych na wielu odcinkach autostrad A2, a także A1 i A4 dodatkowo każą powątpiewać w zasadność przyjmowania tymczasowych rozwiązań, mających umożliwić ruch po „tymczasowo przejezdnych” autostradach.



Obrodam przewodniczyli prezesi: PKD Zbigniew Kotlarek (przemawia) i ITS Polska Marek Litwin



Krajową strategię obsługi transportowej podczas Euro 2012 zaprezentowała Maja Połubińska, koordynator ds. transportu w spółce PL.2012



Prof. Gabriel Nowacki z Instytutu Transportu Samochodowego omówił możliwe zagrożenia infrastruktury komunikacyjnej atakami terrorystycznymi

Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej już przyznało, że na Euro 2012 nie będzie ani gotowy, ani „przejezdny” odcinek A1 z Torunia do Strykowa, to samo dotyczy całej autostrady A4 od podkrakowskiego Szarowa do granicy z Ukrainą. Być może uda się – pomimo dużego rozgłosu, jaki nadano banalnej w gruncie rzeczy, jak twierdzą eksperci, sprawie spękań asfaltu odkrytych po zimie – zapewnić możliwość korzystania z A2 między Łodzią a Warszawą, choć już w samej Warszawie raczej nie da się zjechać z końcowego węzła Konotopa na południową obwodnicę. Te niewiadome komplikują oczywiście



Ze ścian Centrum Olimpijskiego PKOl obradom konferencji przyglądali się najwybitniejsi polscy sportowcy

przygotowanie przez zarządców infrastruktury drogowej planów dotyczących kierowania ruchem, a muszą one zakładać różne warianty.

Przygotowaniu różnych sektorów transportu, w tym zwłaszcza drogowego, do obsługi uczestników i gości turnieju poświęcona była konferencja *Zarządzanie ruchem drogowym w Polsce podczas Euro 2012*, zorganizowana 18 i 19 stycznia 2012 r. w Centrum Olimpijskim w Warszawie przez dwa ściśle ze sobą współpracujące stowarzyszenia: Polski Kongres Drogowy i ITS Polska. „Jednym z celów strategii obsługi transportowej Euro 2012 jest stworzenie sprawnego systemu transportu kibiców w trakcie trwania mistrzostw, minimalizacja uciążliwości komunikacyjnej turnieju dla normalnego funkcjonowania transportu pasażerskiego i towarowego w kraju oraz wzmocnienie wizerunku Polski jako kraju o sprawnym systemie transportowym” – powiedziała podczas obrad Maja Połubińska, koordynator ds. transportu w spółce PL.2012. Zwłaszcza to ostatnie wydaje się zadaniem dość karkołomnym, choć – jak wynika z dokonanego w czasie konferencji przeglądu przygotowania różnych gałęzi transportu i zarządców infrastruktury – nie powinniśmy obawiać się komunikacyjnej zapaści w połowie tego roku.

Zgłaszając kandydaturę (wspólnie z Ukrainą) do organizacji piłkarskich Mistrzostw Europy, Polska złożyła 28 gwarancji rządowych, m.in. dotyczących stadionów, promocji, bezpieczeń-

stwa, dystrybucji biletów oraz zakazów stadionowych, ochrony oznaczeń i innych praw własności intelektualnej, w tym także funkcjonowania transportu. „Realizacja tych gwarancji przebiega zgodnie z planem” – stwierdził Dariusz Buza, dyrektor biura ds. Euro2012 w Ministerstwie Sportu i Turystyki. – „Łącznie zrealizowano projekty infrastrukturalne o wartości ok. 100 mld zł”.

Strategię transportu w czasie trwania turnieju określa – jako organizator turnieju – UEFA. Obejmuje ona ruch do krajów-gospodarzy, w tym między Polską a Ukrainą, ruch do miast-gospodarzy, w tym pomiędzy miastami-gospodarzami w kraju (który jest przedmiotem krajowej strategii) i obszar miast. Koncepcja przygotowana przez każde miasto obejmuje całość problemów transportowych, m.in. takie szczegóły, jak specjalne oznakowanie drogowe i dla pieszych. O tych wymaganiach UEFA mówili: Stefano Manelli, UEFA Public & Airports Transport Manager, i Sławomir Monkiewicz, menedżer ds. transportu publicznego w spółce Euro 2012 Polska. Brak będzie możliwości dojazdu w rejon stadionu dla samochodów osobowych (poza samochodami z akredytacją UEFA), w zamian przewidziano szerokie zastosowanie systemów *park & ride* (zaparkuj i jedź transportem zbiorowym) oraz *park & walk* (zaparkuj i idź pieszo). W dojazdach do stadionów kluczowa rola przypada transportowi kolejowemu ze względu na dużą zdolność przewozową. UEFA proponuje również

miastom-gospodarzom przystąpienie do Free Transport Initiative, polegające na uznaniu, że komunikacja publiczna byłaby w nich za darmo dla posiadaczy biletów w dniu meczu i 12 godzin po spotkaniu. Trwają na ten temat rozmowy, w których istotną kwestią jest wysokość proponowanej przez władze europejskiej piłki rekompensaty finansowej.

Koncepcja ogólnopolska obsługi transportowej musi w pierwszej kolejności odnieść się do kwestii dojazdu do Gdańska, Poznania, Wrocławia i Warszawy, czyli miast, w których będą rozgrywane mecze, oraz przejazdów pomiędzy tymi miastami. Nadanie jej ostatecznego kształtu możliwe było dopiero po grudniowym losowaniu grup turnieju, gdy było już jasne, które drużyny i w jakich terminach grać będą na polskich stadionach. Przykładem szczególności przygotowywanych założeń może być np. koncepcja obsługi dnia otwarcia turnieju, czyli 8 czerwca, gdy na Stadionie Narodowym w Warszawie polska reprezentacja zagra z zespołem Grecji.

Wzięto pod uwagę, że będzie to otwarcie turnieju, budzące ogromne zainteresowanie. Mecz zaplanowano w piątek, w trakcie tzw. długiego weekendu, co może skłonić wielu Polaków do przyjazdu do Warszawy dla zapoznania się z atmosferą wielkiej imprezy. Działać będzie największa strefa kibica pod Pałacem Kultury, w której nawet 100 tys. osób będzie mogło bawić się i śledzić mecz na telebimach. Jednocześnie, z uwagi na odległość geograficzną Grecji, a także przeżywane przez ten kraj perturbacje ekonomiczne, należy zakładać niskie

zainteresowanie Greków przyjazdem do Polski. Na tej podstawie oszacowano, że dzień przed meczem do Warszawy przyjedzie blisko 4 tys. Polaków i niemal 2 tys. Greków, a w dniu meczu odpowiednio 125 tys. i 16 tys. Grecy w przeważającej części mają przybywać samolotami, a Polacy – transportem drogowym.

Świadomość, że tak duża część zwiększonego ruchu odbywać się będzie po drogach, wymaga m.in. identyfikacji tzw. wąskich gardeł na kluczowych odcinkach dróg, opracowania sposobów ich minimalizacji, np. przez ręczne sterowanie ruchem i wdrażanie tymczasowej organizacji ruchu. Planowane jest czasowe ograniczenie ruchu ciężarowego na kluczowych odcinkach dróg. Jak zapewnił Bolesław Żemojtin z Departamentu Zarządzania Ruchem GDDKiA, wykonano analizę proponowanych tras przejazdu kibiców pomiędzy miastami-gospodarzami turnieju i stwierdzono, że może na nich „zaistnieć potrzeba zapewnienia płynności i bezpieczeństwa ruchu kibicom, których nawyki drogowe zostały ukształtowane w innej rzeczywistości transportowej”. Oznaczać to będzie, poza wspomnianym już ograniczeniem ruchu ciężarowego, m.in. nakaz ograniczenia prac prowadzonych na jezdniach w ramach trwających budów i przebudów, czasową organizację ruchu na odcinkach autostrad, na których stopień zaawansowania realizacji inwestycji pozwoli na dopuszczenie ruchu pojazdów osobowych. Wprowadzone zostaną zmiany w programach sygnalizacji świetlnej, nadające priorytet trasom przewidywanego

przejazdu kibiców piłkarskich i udrożniony ruch na punktach poboru opłat na autostradach.

Ponieważ jednak ruchu ciężarowego nie da się na czas turnieju całkowicie wyeliminować, a nawet może on być większy ze względu na konieczność dowieżenia zapotrzebowania dla większej niż zwykle liczby ludzi, proponowane są trasy alternatywne dla samochodów o dopuszczalnej masie całkowitej powyżej 7,5 t. „Takie przekierowanie ruchu napotyka jednak na trudności wynikające ze słabości sieci drogowej” – przyznał Żemojtin. Wiązać się one m.in. z występowaniem odcinków o szerokości jezdni poniżej 6 m, planowanymi w czasie trwania turnieju Euro 2012 pracami remontowymi, występowaniem ograniczeń skrajni wiaduktów do 3 m, obowiązujących miejscowo zakazów wjazdu dla pojazdów o rzeczywistej masie całkowitej powyżej 12 t i ogólnie niewystarczającą nośnością dróg niższych kategorii dla przyjęcia ruchu pojazdów ciężarowych, co sprawia, że ich zarządcy nie wyrażają zgody na proponowane trasy.

Największy ciężar organizacji sprawnego poruszania się mas kibiców spoczywa jednak na miastach-gospodarzach turnieju. Jak wynika z przeglądu przygotowań w Warszawie, Gdańsku i Poznaniu, miejskie służby odpowiedzialne za drogi i komunikację są dobrze przygotowane do sprostania wyzwaniom. Nie wiadomo natomiast, jak to będzie wyglądać we Wrocławiu – przedstawiciele tego miasta uznali, że nie zaprezentują stanu swoich przygotowań do goszczenia reprezentacji i kibiców Polski, Czech, Grecji i Rosji.

R E K L A M A



SUNWARD POLSKA
 Producent koparek, minikoparek, palownic i wiertnic

SUNWARD POLSKA

www.sunward.pl