

Rafał Łaskiewicz

# Transportowe problemy przygotowania mistrzostw świata w piłce nożnej

**Przygotowanie i przeprowadzenie tak ogromnej imprezy, jaką są mistrzostwa świata w piłce nożnej, jest ogromnym zadaniem – oprócz sportu – także w wielu sferach życia społecznego i gospodarczego, w tym w sferze transportu. Jest to poważne zadanie logistyczne, w którym na plan pierwszy wysuwają się zadania sprawnego przemieszczania dużych grup osób. Wcześniej wymagane jest wykonanie na określony termin zadań inwestycyjnych i modernizacyjnych w strukturze dróg i punktów transportu drogowego, kolejowego, miejskiego i lotniczego.**

Ubieganie się o nominację do przeprowadzenia takiej imprezy, jak olimpiada letnia lub zimowa, mistrzostwa świata czy wystawa typu np. EXPO jest zadaniem państwa, wspieranym przez organy samorządowe czy miejskie. Dlatego w przygotowaniu i przeprowadzeniu takiej imprezy biorą udział zarówno organy państwa, jak i organy władzy terytorialnej, którymi w Republice Federalnej Niemiec są rządy krajów związkowych (Landów).

Na szczeblu władz Republiki Federalnej Niemiec istnieje specjalna komisja koordynacyjna, która jest autorem ogólnego katalogu, obejmującego zadania do wykonania przy organizacji wielkich imprez na terenie Niemiec, przydział odpowiedzialności itp. Do przygotowania Mistrzostw Świata do wspomagania struktury władz sportowych, utworzono listę partnerów, grup roboczych w poszczególnych landach i w odpowiednich miastach. I tak na przykład dla rejonu Frankfurtu Ministerstwo Gospodarki, Transportu i Rozwoju Kraju Hesji utworzyło spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością pod nazwą Integriertes Verkehrsmanagement Region Frankfurt Rhein/Main (w skrócie: ivm) dla przygotowania katalogu zadań związanych z organizacją i przeprowadzeniem wielkich imprez na przykładzie tegorocznych mistrzostw.

Dla organizacji tegorocznych mistrzostw świata duże znaczenie miały doświadczenia z organizacji wielkich imprez masowych w poprzednich latach, takich jak mistrzostwa świata w piłce nożnej w 1998 r. we Francji, rozgrywki o Puchar Konfederacji (FIFA Confederations-Cup 2005) oraz Światowa Wystawa EXPO 2000, która odbyła się w Hanowerze.

Doświadczenia te pozwalają m.in. ocenić, jaki jest udział poszczególnych środków transportu (samochody, autobusy, kolej, lotnictwo) w transporcie widzów (osób zwiedzających). W przypadku spotkań piłkarskich liczbowe udziały tych widzów mogą być jednak zupełnie inne niż na wystawie trwającej kilka dni lub tygodni. Mecze rozgrywane na danym stadionie, choć z góry znane są ich terminy, są jednak zawsze niepowtarzalne. Wynika to ze specyfiki rozgrywek piłkarskich, a dodatkowymi elementami wpływającymi na decyzje kibiców są aktualne warunki pogody, możliwość śledzenia rozgrywek przez telewizję oraz na specjalnie ustawionych, wielkich ekranach (tzw. telebimach), możliwości dojazdu transportem publicznym itp. Wszystko to sprawia trud-

ność w przewidywaniu zapotrzebowania na przewóz tysięcy widzów i postój pojazdów.

Rozmieszczenie miejsc rozgrywek sportowych w dwunastu miejscach na rozległym terenie całej Republiki Federalnej stwarza spore trudności w przewidywaniu, jak osoby zainteresowane rozgrywkami – w Niemczech i za granicą – skorzystają ze swojej wolności poruszania się i swobody wykorzystania lub niewykorzystania dostępnych środków transportu publicznego.

## Mistrzostwa Świata w Niemczech WM2006

Do rozegrania wszystkich meczów tegorocznych mistrzostw świata w Niemczech od 9 czerwca do 9 lipca 2006 r. wyznaczono 12 stadionów w następujących miastach: Hamburg, Gelsenkirchen, Kaiserlautern, Kolonia, Dortmund, Hanower, Frankfurt n/Menem, Stuttgart, Norymberga, Monachium, Lipsk i Berlin.

Jednakże tylko dla pierwszej fazy rozgrywek z góry wiadomo, jakie drużyny spotkają się w określonym dniu na danym stadionie. Na przykład reprezentacja Polski spotka się w swojej grupie 14 czerwca 2006 r. z reprezentacją Niemiec na stadionie w Dortmundzie

W następnych fazach mistrzostw zestawienie par drużyn, które spotkają się, będzie konsekwencją wyników wcześniej rozegranych meczów. Wiadomo zatem gdzie i kiedy odbędą się mecze zwycięzców pierwszej fazy rozgrywek, nie wiadomo jednak, jakie to będą drużyny. W szczególności dotyczy to meczu finałowego o mistrzostwo świata, który rozegrany zostanie w Berlinie w niedzielę, 9 lipca. Oczywiście znajomość dat i miejsc ma podstawowe znaczenie dla organizatorów mistrzostw, zwłaszcza dla organizacji transportu. Kibice poszczególnych reprezentacji i przypadkowi widzowie nie mogą z góry wiedzieć – jak to w sporcie – kto zagra w konkretnym dniu na którym stadionie, ale wiedzą już, że po pierwszej fazie rozgrywek nie będzie występów słabych drużyn.

Wybrane stadiony leżą w wielkich miastach lub w sąsiedztwie wielkich miast. Połączenia między tymi miastami obsługiwane są przez szybkie pociągi InterCity (IC) i InterCity Express (ICE), które na większości linii łączących pary tych miast mogą rozwijać prędkość do 200 km/h, a na niektórych liniach – do 250 km/h, lub nawet do 300 km/h. Pozwala to pasażerom na przejazd między każdą parą tych miast w czasie poniżej 6 godz. Dla niektórych par miast czas ten jest znacznie krótszy, w szczególności dla dojazdu z miast położonych w środku sieci kolei niemieckiej, takich jak Frankfurt, Kolonia, Dortmund, do pozostałych z dwunastu miast. Można uznać, że czas przejazdu między poszczególnymi dwunastoma miastami koleją jest krótszy, niż czas przejazdu samochodem, przy wykorzystaniu odcinków autostrad (BAB). Nie oznacza to jednak, że czas przejazdu koleją między poszczególnymi stadionami jest krótszy niż czas przejazdu samochodem.

Wielkie stadiony w poszczególnych aglomeracjach RFN od dawna już obsługiwane są przez szybką kolej miejską (S-Bahn). Ukształtowanie sieci tej kolei jest z reguły (ale nie zawsze!) bar-

dzo dogodnie także do przejazdu pomiędzy stadionem a śródmieściem i portem lotniczym. Najlepsza sytuacja ma miejsce we Frankfurcie, gdzie linia S-Bahn łącząca śródmieście i dworzec główny z międzynarodowym portem lotniczym przebiega obok wielkiego stadionu piłkarskiego. Ale na przykład gorsza sytuacja występuje w Stutgarcie i Hanowerze, gdzie wielkie stadiony piłkarskie są wprawdzie połączone ze śródmieściami i z dworcami głównymi liniami transportu szynowego, ale już linie prowadzące do portów lotniczych biegną w innych kierunkach, wymagają zatem przesiadek i wydłużają czas przejazdu.

Rejon Frankfurtu nad Menem, położonego w samym centrum Niemiec, jest najważniejszym węzłem transportowym i jednym z największych węzłów transportu w Europie. Międzynarodowy port lotniczy Frankfurt, odprawiający ponad 50 mln pasażerów rocznie, jest pod tym względem siódmym z kolei portem na świecie i najbardziej ruchliwym portem na kontynencie europejskim. Ze względu na to położenie Frankfurt został wybrany na siedzibę Komitetu Organizacyjnego Mistrzostw Świata 2006.

Na zakres inwestycji strukturalnych transportu w Niemczech poczynwszy od 1990 r. największy wpływ miało zjednoczenie Niemiec oraz program nazwany Deutsche Einheit (Jedność Niemiec), który miał na celu uzupełnienie i połączenie struktury dróg samochodowych i kolejowych zachodniej i wschodniej części Niemiec oraz modernizację koncentrycznych połączeń różnych części Niemiec z Berlinem.

## Przebudowa węzła kolejowego w Berlinie

Najbardziej skomplikowanym zadaniem w tym programie była przebudowa kolejowego węzła Berlina z dostosowaniem go do wymaganej zdolności przepustowej pociągów pasażerskich, które wjeżdżały do centrum miasta ze wszystkich kierunków na dwutorową linię średnicową. Obok tej linii musiał być utrzymany ruch szybkiej kolei miejskiej (S-Bahn) po dwóch torach na estakadzie przecinającej centralne dzielnice miasta. Nie istniała możliwość poszerzenia tej w sumie czterotorowej linii średnicowej ani też rozbudowy dwóch stacji na jej krańcach, tj. Berlin Ostbahnhof, Berlin Zoologischer Garten.

Ostatni etap przebudowy kolejowego węzła Berlina ma się zakończyć na krótko przed rozpoczęciem mistrzostw świata. Spektakularnym aktem zakończenia przebudowy ma być 28 maja 2006 r. uroczyste oddanie do eksploatacji dworca głównego Berlin Hauptbahnhof i innych stacji dla ruchu dalekiego i regionalnego. Dworzec główny powstał w tym miejscu, gdzie linia średnicowa Wschód-Zachód na estakadzie przechodzi ponad bocznym kanałem rzeki Szprewy i gdzie dotychczas działa przystanek S-Bahn Lehrter Bahnhof. Kilka poziomów niżej i poniżej poziomu ulicy zbudowana została stacja pasażerska przejściowa na linii Północ - Południe.

Pociągi dalekobieżne i regionalne z kierunków Szczecina, Stralsundu, Rostocku i Hamburga będą wjeżdżały na podziemny dworzec główny przez północną, małą linię obwodową Berlina (nördlicher Berliner Innenring) i wyjeżdżały na południe przez stację Berlin Südkreuz. Dzięki temu pociągi ze Szczecina i ze Stralsundu nie będą kończyły jazdy na dworcu Berlin Lichtenberg, jak dotychczas, co było niewygodne dla pasażerów, ani nie będą wjeżdżały na linię średnicową wschód-zachód, co z kolei jest trudne z uwagi na duży ruch pociągów na tej linii.

Dla pociągów IC obsługujących linię Hamburg – Drezno – Berlin – Praga i dla pociągów ICE obsługujących linię Hamburg – Berlin – Lipsk – Monachium przejazd przez linię średnicową północ-południe może przynosić oszczędność nawet do 40 min w porównaniu z czasem w dawnym rozkładzie jazdy. Podobna oszczędność może dotyczyć pociągów IC kursujących między Erfurtem a Stralsundem lub stacjami na Rugii.

Wjazd pociągów z północy na dworzec główny będzie możliwy dzięki gruntownej przebudowie północnej linii obwodowej. Przez lata podziału Berlina na sektory okupacyjne północna linia obwodowa nie była czynna. Po zjednoczeniu Niemiec linia ta była stopniowo odtwarzana i modernizowana. Ze względu na ruch regionalny i dalekobieżny, prowadzony pod siecią trakcyjną 15 kV trzeba było, obok torów szybkiej kolei miejskiej zasilanej napięciem 750 V z trzeciej szyny (prądowej), zbudować na części linii obwodowej między stacjami Spandau a Nordkreuz oddzielne, dwutorowe odcinki linii z górną siecią trakcyjną, a następnie – w pobliżu Szprewy i dawnej stacji Westhafen – wprowadzić obie dwutorowe łącznice (ze wschodu i z zachodu) do tunelu i skierować na południe na dworzec główny.

Przebudowa północnej części linii obwodowej kosztowała około 1 mld euro, z tego około 300 mln kosztowała odbudowa kolei S-Bahn na tym odcinku.

Oddanie do użytku dworca Berlin Hauptbahnhof i linii Północ-Południe wymaga nadzwyczajnej zmiany rozkładu jazdy pociągów. Potrzebna jest zwłaszcza zmiana rozkładu jazdy pociągów na liniach wychodzących z Berlina na północ, północny wschód i na południe.

## Szacunkowe liczby gości i ich obsługa

Koleje niemieckie (DB AG) przygotowały się solidnie do obsługi mistrzostw. Na peronach szeregu dworców, gdzie zatrzymują się pociągi dalekobieżne, tablice informacyjne wy-



Układ węzła kolejowego w Berlinie po modernizacji

Źr. International Railway Journal 4/2004

mieniono na nowe, mieszczą one więcej danych o pociągu, są czytelne, niezależnie od warunków atmosferycznych i oświetlenia w otoczeniu. Na wybranych stacjach i w pociągach wprowadzono dwujęzyczne komunikaty. Rozszerzono zakres możliwego zastosowania kart płatniczych do zakupu biletów na przystankach i u konduktorów w pociągach. Szacunkowe oceny liczby gości są jednak trudne do określenia.

Ze szczegółowych ocen przygotowywanych poza koleją można przytoczyć opinię wyrażoną w Stutgarcie przez przedstawiciela spółki akcyjnej Sztutgarckie Tramwaje, która wykonuje przewozy nie tylko tramwajami i stanowi głównego wykonawcę przewozów aglomeracyjnych w rejonie Stutgartu. Spółka ta rozwija usługi informatyczne dla pasażerów i przygotowuje na wiosnę nowy portal internetowy do użytku krajowych, a zwłaszcza zagranicznych, gości WM2006. Dla oceny wielkości napływu gości na mecze i przyszłych użytkowników portalu przyjmuje, że wśród gości WM2006 jedną trzecią będą stanowili goście z zagranicy, którzy spędzą w Stutgarcie średnio 3–4 dni.

## Mistrzostwa Świata w RPA 2010

Mistrzostwa Świata w Piłce Nożnej w Niemczech i prowadzone przygotowania do nich są okazją dla przyjrzenia się tym przygotowaniom, jako wzorcowi dla organizacji za cztery lata kolejnych mistrzostw w Republice Południowej Afryki.

Starania tego państwa o prawo organizacji kolejnych mistrzostw świata były ubieganiem się o wielką szansę dla tego odległego od nas i rozległego państwa. Sukces tych starań stanowi wielkie wyzwanie dla państwa, jego sportu, jego miast, transportu naziemnego i lotniczego. Można przewidywać, że praktyczne zagadnienia transportowe rozwiązywane za cztery lata będą odmienne od tych w roku bieżącym w Niemczech.

Do rozegrania meczów w czasie mistrzostw w 2010 r. wyznaczono 11 stadionów w różnych częściach Republiki Południowej Afryki. Niektóre odległości między wyznaczonymi miastami – stadionami wynoszą około 1700 km. Na powierzchni nie ma takich autostrad, jak niemieckie. Sieć kolejowa jest znacznie rzadsza niż w państwach europejskich, a tory mają szerokość 1065 mm.



Budowa nowego dworca Berlin Hauptbahnhof

Dla połączenia dwóch największych miast ze stadionami olimpijskimi – Pretorii z Johannesburgiem – władze regionu Gauteng ogłosiły przetarg na budowę nowej linii kolejowej szybkiego ruchu. Przetarg wygrało konsorcjum z udziałem firm afrykańskich. Linia zelektryfikowana napięciem 25 kV będzie miała 80 km długości, dochodzić będzie do stacji Johannesburg Park Station i do międzynarodowego portu lotniczego poza miastem. Linia zostanie zbudowana w systemie PPP do 2010 r. Koszt budowy ma wynieść 24 mld randów.

Wielu widzów będzie pokonywać duże odległości między różnymi miastami i stadionami za pomocą samolotów. Prawdopodobnie będą to drogie podróże ze względu na mało rozwiniętą konkurencję w transporcie lotniczym nad południem Afryki. Organizatorzy mistrzostw 2010 r. przewidują przybycie około 500 tys. gości zagranicznych. Republika Południowej Afryki czyni starania, aby mistrzostwa przyciągnęły ich jak najwięcej. Spodziewa się po mistrzostwach 2010 r. korzyści gospodarczych i propagandowych.



➤ *Dokończenie ze s. 34*

Czy jednak w ogóle potrzebny jest peron? Oczywiście lepiej jeśli jest, a już na pewno jeśli jest pewien obszar równej nawierzchni, choćby jezdnii. Może się jednak zdarzyć, zwykle na sieciach starszych ulegającym wtórnym przekształceniom, że korzystniejsze wyda się rozwiązanie, które nawet takiej powierzchni nie gwarantuje. Tak się stało na na ogół bardzo dobrze funkcjonującej sieci bazylejskiej, w której uległ likwidacji jeden z węzłów przesiadkowych na sieć podmiejską (Aeschplatz). Jedną z linii, zamiast dokonywać czasochłonnego objeżdżania dla podjechania na „właściwy” przystanek, została skierowana na wprost, a tramwaje zatrzymują się na nieużywanym w normalnym ruchu skrzyżowaniu. Rozwiązania w dziedzinie komunikacji są często nie tyle poszukiwaniem ideału, ile sensownego kompromisu.



Fot. 25. Amsterdam – Czaa Peterstraat. Przystanek na splecionym odcinku toru

Fot. autora, 2004