

Obsługa transportowa imprezy UEFA EURO 2012™ we Wrocławiu

Grzegorz Sapoń, Mariusz Szalkowski

Mistrzostwa Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012, które odbędą się w Polsce oraz na Ukrainie, stanowią ogromne wyzwanie transportowe dla miast gospodarzy. Doświadczenia miast, w których organizowane były tego typu imprezy, ale również miast polskich, które organizowały lub organizują cyklicznie imprezy masowe dowodzą konieczności zapewnienia znacznej podaży w transporcie zbiorowym, jedynym środku, który jest w stanie obsłużyć duże ilości uczestników w stosunkowo krótkim czasie.

Najwydajniejszym środkiem transportu jest metro, jednak w żadnym polskim mieście, które jest organizatorem imprezy, nie będzie możliwe dowiezienie kibiców metrem pod stadion. Pozostają więc autobusy, tramwaje oraz kolej, przy czym biorąc pod uwagę kryterium przepustowości oraz niezawodności, transport szynowy posiada w tym zakresie znaczną przewagę.



mgr inż.
Grzegorz Sapoń,
Stowarzyszenie
Inżynierów i Techników
Komunikacji RP Oddział
w Krakowie
sapon@pk.edu.pl



mgr inż.
Mariusz Szalkowski,
Stowarzyszenie
Inżynierów i Techników
Komunikacji RP Oddział
w Krakowie
mszalkow@mpk.krakow.pl

Mistrzostwa, które odbędą się w Polsce, od miesięcy stanowią znaczący impuls w modernizacji i rozwoju infrastruktury transportowej, w tym infrastruktury kolejowej oraz tramwajowej, zarówno na poziomie kraju, jak i samorządów. Ciekawym przykładem może być Wrocław, w którym odległość do stadionu wymusiła szereg inwestycji transportowych, które po zakończeniu imprezy będą z powodzeniem służyć mieszkańcom miasta.

W artykule przedstawiono wnioski oraz zalecenia dla obsługi transportem zbiorowym Stadionu Miejskiego we Wrocławiu, jednej z aren UEFA EURO 2012, a także Centralnej Strefy Kibica jako fragmentu szerszego opracowania „Organizacja ruchu na czas EURO 2012” sformułowane przez zespół projektowy w 2011 roku, w którego pracach uczestniczyli autorzy. Porównując rozwiązania opracowane w ramach tego projektu z wcześniejszą koncepcją, a także z rozwiązaniami, które faktycznie zostaną zastosowane

podczas rozgrywek piłkarskich, można prześledzić, jak pod wpływem czasu, realnych możliwości inwestycyjnych, a także uwarunkowań społecznych, ewoluowała wizja organizacji transportu zbiorowego podczas tej wielkiej imprezy.

Dedykowane linie transportu zbiorowego na czas EURO 2012 we Wrocławiu

W zakresie miejskiego transportu zbiorowego w dniach, w których rozgrywane będą mecze, główne wyzwanie będą stanowiły 2 zadania:

- obsługa stadionu,
- obsługa centralnej strefy kibica.

Liczba, szczegółowy przebieg i intensywność obsługi dedykowanych (dodatkowych) linii komunikacji zbiorowej będzie uzależniona od układu i rozkładów jazdy funkcjonujących w czerwcu 2012 roku linii stałych, który od chwili obecnej, zwłaszcza w rejonie stadionu, może się istotnie zmienić, gdyż będzie już wówczas funkcjonowała nowa trasa tramwajowa w ciągu ul. Pilczyckiej. Wraz z wcześniejszym oddaniem do ruchu funkcjonującego już fragmentu Tramwaju Plus od ul. Piłsudskiego do ul. Świerardowskiej, wywoła zostanie z pewnością potrzeba zmian przebiegu obecnego układu linii tramwajowych, zarówno poprzez wprowadzenie ruchu na nowe odcinki, jak i konieczne skorygowanie obsługi już istniejących – np. w rejonie pętli Pilczyce. Ponadto racjonalność obsługi komunikacyjnej rejonu osiedla Kozanów będzie implikować częściową likwidację i zmiany przebiegu linii autobusowych obsługujących obecnie ten rejon, co z kolei może wtórnie generować zasadność dalszych zmian w układzie innych linii tramwajowych i autobusowych.

Aby uniknąć niebezpieczeństwa błędu spowodowanego potrzebą „zgadywania” przyszłych zmian w układzie linii stałych przed ich faktycznym wprowadzeniem,

w referacie odstępiono (z nielicznymi wyjątkami) od posługiwania się w opisach obecną numeracją i konkretnym przebiegiem linii tramwajowych i autobusowych, operując raczej (tam gdzie to tylko możliwe) bardziej ogólnymi sformułowaniami typu „linie kursujące po danym ciągu komunikacyjnym”. Może się zatem zdarzyć sytuacja, w której postulowany przebieg dodatkowej (dedykowanej) linii tramwajowej lub autobusowej pokryje się dokładnie z nowym przebiegiem linii stałej, wówczas zamiast tworzenia nowej nazwy linii można po prostu odpowiednio zwiększyć liczbę kursów na tej linii istniejącej (stałej).

Jako zasadę przyjęto maksymalne wykorzystanie do obsługi komunikacyjnej traktacji tramwajowej. Wszędzie tam, gdzie to możliwe zakłada się wykorzystywanie przez dodatkowych pasażerów komunikacji tramwajowej, zarówno w dojazdach do stadionu, jak i do strefy FAN. Układ przestrzenny sieci tramwajowej Wrocławia jest do tego bardzo sprzyjający. Promieniście schodzące się w kierunku śródmieścia trasy tramwajowe pokrywają większość obszarów, w których planowane jest zlokalizowanie dodatkowych parkingów dla samochodów i autokarów. Bardzo dobrze z przystankami tramwajowymi skomunikowane są podstawowe dworce: Główny i Nadodrze. Korzystnie dla obsługi największych potoków pasażerskich funkcjonować będą trasy tramwajowe w rejonie stadionu. Słabym miejscem tego połączenia jest jednak brak trasy alternatywnej dla ciągu ul. Legnickiej, co w przypadku awarii lub innego zdarzenia na tym odcinku grozi odcięciem obsługi stadionu przez tramwaje. Stąd potrzeba skoncentrowania w tym rejonie dyżurnych posterunków służb technicznych i ratowniczych, aby w razie wystąpienia konieczności mogły bezzwłocznie podjąć interwencję w niezbędnym zakresie, skracając do minimum czas ewentualnego zakłócenia w ruchu.

Tab.1: Wykaz dodatkowych linii tramwajowych i autobusowych na czas EURO 2012 we Wrocławiu

Lp.	Numer linii	Trasa	Częstotliwość	Tabor
1	S1 (A)	Port Lotniczy – Graniczna – AOW – Stadion	Max. 4 minuty ¹	Autobus przegubowy (18m)
2	F1 (A)	Port Lotniczy – Graniczna – Mińska – Stanisławowska – Grabiszyńska – Piłsudskiego – Świdnicka – Kazimierza Wielkiego – Świdnicka (CSK) (powrót przez: Krupniczą)	Max. 6 minut ¹	Autobus solo (12m)
3	S2 (T)	Stadion – Pilczycka – Milenijna – Legnicka – Ruska – Krupnicza – Sądowa – Piłsudskiego – Dworzec – Kołłątaja – Skargi – Kazimierza Wielkiego – Mikołaja – Legnicka – Milenijna – Pilczycka – Stadion	12 minut/5minut ²	2x105N (lub inny o pojemności 200 osób)
4	S3 (T)	Pilczyce – Lotnicza – Legnicka – Ruska – Kazimierza Wielkiego – Skargi – Kołłątaja – Dworzec – Piłsudskiego – Sądowa – Krupnicza – Mikołaja – Legnicka – Lotnicza – Pilczyce	10 minut ³	2x105N (lub inny o pojemności 200 osób)
5	F2 (T)	Stadion Olimpijski – Różyckiego – Grunwaldzka – Sienkiewicza – Drobnera – Dubois – Pomorska – Reymonta – Most Osobowicki – Bałtycka – Żmigrodzka – Marino	12 minut	2x105N (lub inny o pojemności 200 osób)
6	F3 (A)	Świdnicka (CSK) – Skargi – Kołłątaja – Kościuszki – Na Niskich Łąkach – Międzyrzecka – Na Grobli – Walońska – Traugutta – Oławska – Kazimierza Wielkiego – Świdnicka (CSK)	15 minut	Autobus solo (12m)
7	Za T 21 (A)	Plac Jana Pawła II – Robotnicza (wzdłuż trasy tramwajowej)	12 minut	Autobus solo (12m)
8	S4	Parking „Hamilton” – Stadion	5 minut	Autobus solo (12m)

1 – częstotliwość maksymalna w okresie największego natężenia przewozów

2 – częstotliwość w dniach roboczych/częstotliwość w sobotę

3 – częstotliwość w sobotę (w dniach roboczych nie przewiduje się kursowania)

Tab.2: Charakterystyka linii dedykowanych na czas EURO 2012 we Wrocławiu

Nr linii	Trasa	Liczba pojazdów	Czas jazdy A [min.]	Czas jazdy B [min.]	Łączny czas jazdy [min.]	Długość A [km]	Długość B [km]	Łączna długość [km]	Ilość kursów przed meczem	Ilość kursów po meczu	Wozokilometry/pociągokilometry	Wozokilometry/pociągokilometry po meczu	Łączna ilość wozokilometrów/pociągokilometrów
S1 (A)	Port Lotniczy – Stadion	12	17	17	34	6,4	6,4	12,8	70	40	896	512	1408
F1 (A)	Port Lotniczy – Świdnicka (CSK)	12	30	30	60	12,9	13,5	26,4	50	60	1320	1584	2904
S2 (T)	Stadion – Galeria Dominikańska – Stadion	6	55	0	55	18,9	0	18,9	20	15	378	284	662
S3 (T)	Pilczyce – Galeria Dominikańska – Pilczyce	6	54	0	54	16,5	0	16,5	20	15	330	248	578
F2 (T)	Stadion Olimpijski – Marino	5	24	24	48	9,2	9,2	18,4	20	20	368	368	736
F3 (A)	Świdnicka (CSK) – Na Niskich Łąkach – Świdnicka (CSK)	2	30	0	30	7,1	0	7,1	16	12	114	85,2	199
Za T 21 (A)	Wrocławski Park Przemysłowy – Plac Jana Pawła II	2	10	10	20	1,6	1,6	3,2	20	6	64	19,2	83,2
S4 (A)	Parking Hamilton – Stadion	8	12	12	24	3,5	3,5	7	48	40	336	280	616
Łącznie linie tramwajowe:		17	x	x	x	44,6	9,2	53,8	60	50	1076	899	1975
Łącznie linie autobusowe:		36	x	x	x	31,5	25	56,5	204	158	2730	2480	5210
Łącznie wszystkie linie dodatkowe:		53				76,1	34,2	110	264	208	3806	3379	7185

Ponieważ rolą dodatkowych linii tramwajowych i autobusowych jest wzmocnienie oferty przewozowej na kierunkach i ciągach, na których oferta linii stałych jest niewystarczająca, jako zasadę należy przyjąć utrzymywanie maksymalnej oferty

przewozowej na liniach stałych. Stąd linie kursujące w rejonie stadionu oraz łączące rejon parkingów P+R ze śródmieściem (Centralną Strefą Kibica) powinny w dniach meczu kursować według specjalnych rozkładów jazdy, utrzymujących szczytową

częstotliwość kursowania aż do godziny rozpoczęcia meczu. Podobnie po zakończeniu meczu na liniach tych powinna być ponownie wprowadzona analogiczna częstotliwość kursowania dla sprawnego rozwiezienia kibiców.



1. Transport zbiorowy – linie dedykowane

Okres kursowania i częstotliwość linii dodatkowych będą zróżnicowane. W szczególności linie obsługujące lotnisko będą kursowały w sposób dostosowany do rozkładu rejsów ruchu lotniczego. Pozostałe linie powinny rozpocząć kursowanie na około 4 godziny przed meczem i zakończyć około 2 godziny po meczu. Linie dodatkowe obsługujące stadion mogą nie kursować podczas trwania meczu. W tym czasie pojazdy można skoncentrować w pobliżu stadionu, aby w momencie kumulacji wychodzenia kibiców ze stadionu mogła nastąpić maksymalna koncentracja wyjazdów. Linie obsługujące strefę kibica powinny kursować nieprzerwanie, gdyż część osób będzie się przemieszczała również podczas meczu. Linie tramwajowe dodatkowe powinny kursować tak, aby wpisać się w moduł częstotliwości pozostałych linii tramwajowych. Wykaz dedykowanych linii tramwajowych i autobusowych przedstawiono w tabeli 1, natomiast ich charakterystykę w tabeli 2.

W przeciwieństwie do pozostałych linii, kursowanie linii F2 prawdopodobnie będzie potrzebne tylko w dniu meczu z udziałem reprezentacji Polski. W przypadku meczu o małej frekwencji publiczności (miejsca na stadionie wykupione w liczbie nie przekraczającej 75% pojemności obiektu) nie będzie potrzeby uruchamiania linii S4, gdyż znacz-

nie atrakcyjniej położone parkingi obsługują pojazdy kibiców udających się na stadion. W takim dniu prawdopodobnie zbędne byłoby również uruchamianie linii F3. Jednak taką informację będzie można powziąć dopiero na kilka dni przed meczem.

Przebieg dedykowanych (dodatkowych) linii tramwajowych i autobusowych przedstawia rysunek 1.

Wsparciem dla obsługi tramwajowej i autobusowej ma być kolej. Przystanek kolejowy Wrocław Stadion, zlokalizowany na linii kolejowej 273 Wrocław – Zielona Góra – Szczecin pomiędzy przystankami Wrocław Kuźniki oraz Wrocław Pracze, stanowi element węzła integrującego tramwaj, autobus oraz kolej, a w przyszłości będzie można tu również zlokalizować parking w systemie P+R. Teoretycznie węzeł będzie umożliwiał obsłużenie 10 000 pasażerów na godzinę, jednak w przypadku konieczności podstawiania pociągów specjalnych, z uwagi na brak możliwości zmiany kierunku, przepustowość może być niższa.

W trakcie meczów EURO 2012 proponuje się obsłużyć połączeniem kolejowym przede wszystkim osoby przyjeżdżające na mecz pociągami i autobusami regionalnymi. Zaleca się uruchomienie pociągów maksymalnie co 10 - 15 minut na 3 godziny przed rozpoczęciem meczu. Podstawową powinna być trasa

Wrocław Główny – Wrocław Stadion – Wrocław Pracze (ze względu na brak możliwości zmiany czoła pociągu na przystanku przy Stadionie), uzupełnieniem oferty mogłyby być pociągi jadące od strony Głogowa. Pociągi jadące od strony Kluczborka, Ostrowa, Kępna, Trzebnicy proponuje się skierować w dniach meczowych do przystanku Wrocław Stadion i zakończyć ich trasę, podobnie jak pociągów z Wrocławia Głównego, na stacji Wrocław Pracze. Ogólnie do stadionu powinno przyjeżdżać 6 pociągów/h: 4 z Wrocławia Głównego i 2 ze stacji Wrocław Nadodrże. Zakładając, że byłyby to 4 ezt (po 500 – 600 osób) i 2 szynobusy (po 200 – 250 osób) daje to podaż miejsc na poziomie około 2 500 osób/h.

Należy zwrócić uwagę, że nie ma i nawet w krótkim okresie przed meczami nie będzie całkowitej pewności, jaki okaże się rzeczywisty popyt na przejazdy komunikacją zbiorową, gdyż a priori nie będzie znana dokładna liczba kibiców którzy przybędą do Wrocławia, zwłaszcza tych „jednodniowych”. O ile można dość dokładnie (choćby po liczbie sprzedanych biletów) ocenić liczbę kibiców na stadionie, to ich liczba w strefie FAN będzie niewiadomą aż do ostatniej chwili. W skrajnym przypadku można spodziewać się, że może ich być nawet 2 – 3 krotnie więcej niż na stadionie. Dlatego szczególną wagę należy przypisać przy-

Tab.3: Popyt i podaż miejsc w środkach transportu zbiorowego

Lp.	Numer parkingu P+R, lokalizacja		Ilość SO	Popyt (ilość pojazdów x 2,96 pasażerów)		Podaż miejsc w środkach TZ
1	P&R nr 1	ul. ŻMIGRODZKA	700	2072	2664	7400
2	P&R nr 2	ul. BAŁTYCKA	200	592		
3	P&R nr 3	Cmentarz Osobowice	600	1776	2800	18,9
4	P&R nr 4	ul. BYSTRZYCKA	125	370	1550	16,5
5	P&R nr 5	ul. ZACHODNIA	125	370	8650	9,2
6	P&R nr 6	ul. SIKORSKIEGO	50	148		dojście piesze do CSK
7	P&R nr 7	ul. GRABISZYŃSKA	200	592	1036	6700
8	P&R nr 8	ul. ZAPOROWSKA	150	444		
9	P&R nr 9	ul. KAMIENNA	300	888	9200	44,6
10	P&R nr 10	ul. SUDECKA	150	444	1950	31,5
11	P&R nr 11	ul. ŚLĘŻNA	640	1895	6200	76,1
12	P&R nr 12	ul. KOŚCIUSZKI	100	296		dojście piesze do CSK
13	P&R nr 13	ul. BARDZKA	350	1036		3650
14	P&R nr 14	ul. NA NISKICH ŁĄKACH	120	356	1688	2500
15	P&R nr 15	ul. NA GROBLI	150	444		
16	P&R nr 16	ul. MIĘDZYRZECKA	300	888	5152	7200
17	P&R nr 17	ul. PADEREWSKIEGO	120	356		
18	P&R nr 18	POLA MARSOWE (istn. drogi)	350	1036		
19	P&R nr 19	POLA MARSOWE (zielony parking)	1270	3760		
Łącznie:			6000	17763		57800

gotowaniom do obsługi Centralnej Strefy Kibica i zaplanować wysoką elastyczność działań w tym zakresie, dostosowywanych operatywnie do faktycznie występującej sytuacji. Obsługa Centralnej Strefy Kibica przed rozpoczęciem meczu powinna zostać zapewniona przez linie regularne funkcjonujące z obecnie obowiązującą częstotliwością i przy obecnym układzie. Głównym środkiem do obsługi kibiców dojeżdżających do miasta i pozostawiających swoje samochody na wyznaczonych parkingach P+R będzie tramwaj. W rejonie CSK proponuje się wskazanie 8 przystanków tramwajowych i autobusowych, z których korzystać będą kibice przyjeżdżający do strefy i z niej wyjeżdżający. Są to następujące przystanki:

1. Plac Bema (obsługujący kibiców z P+R na ul. Bałtyckiej, na Polach Marsowych i przy Alei Paderewskiego),
2. Dubois (obsługujący kibiców z P+R na ul. Żmigrodzkiej, ul. Bałtyckiej, na Polach Marsowych i przy Alei Paderewskiego),
3. Pomorska (obsługujący kibiców z P+R przy ul. Żmigrodzkiej, ul. Bałtyckiej i parking przy Cmentarzu Osobowickim),
4. Uniwersytet (obsługujący kibiców P+R przy ul. Żmigrodzkiej)
5. Rynek (obsługujący kibiców z P+R przy ul. Zachodniej, ul. Grabiszyńskiej, ul. Zaporoskiej, ul. Kamiennej i ul. Bardzkiej),

6. Świdnicka (obsługujący kibiców z P+R przy ul. Bystrzyckiej, ul. Zachodniej, ul. Zaporoskiej, ul. Ślężnej, ul. Bardzkiej i ul. Grabiszyńskiej),
7. Galeria Dominikańska (obsługujący kibiców z P+R przy ul. Bystrzyckiej, ul. Zachodniej, ul. Grabiszyńskiej, ul. Zaporoskiej, ul. Kamiennej, ul. Sudeckiej, ul. Ślężnej, ul. Bardzkiej).
8. Świdnicka - (obsługujący kibiców z P+R ul. Na Niskich Łąkach, ul. Na Grobli i ul. Międzyrzeckiej).

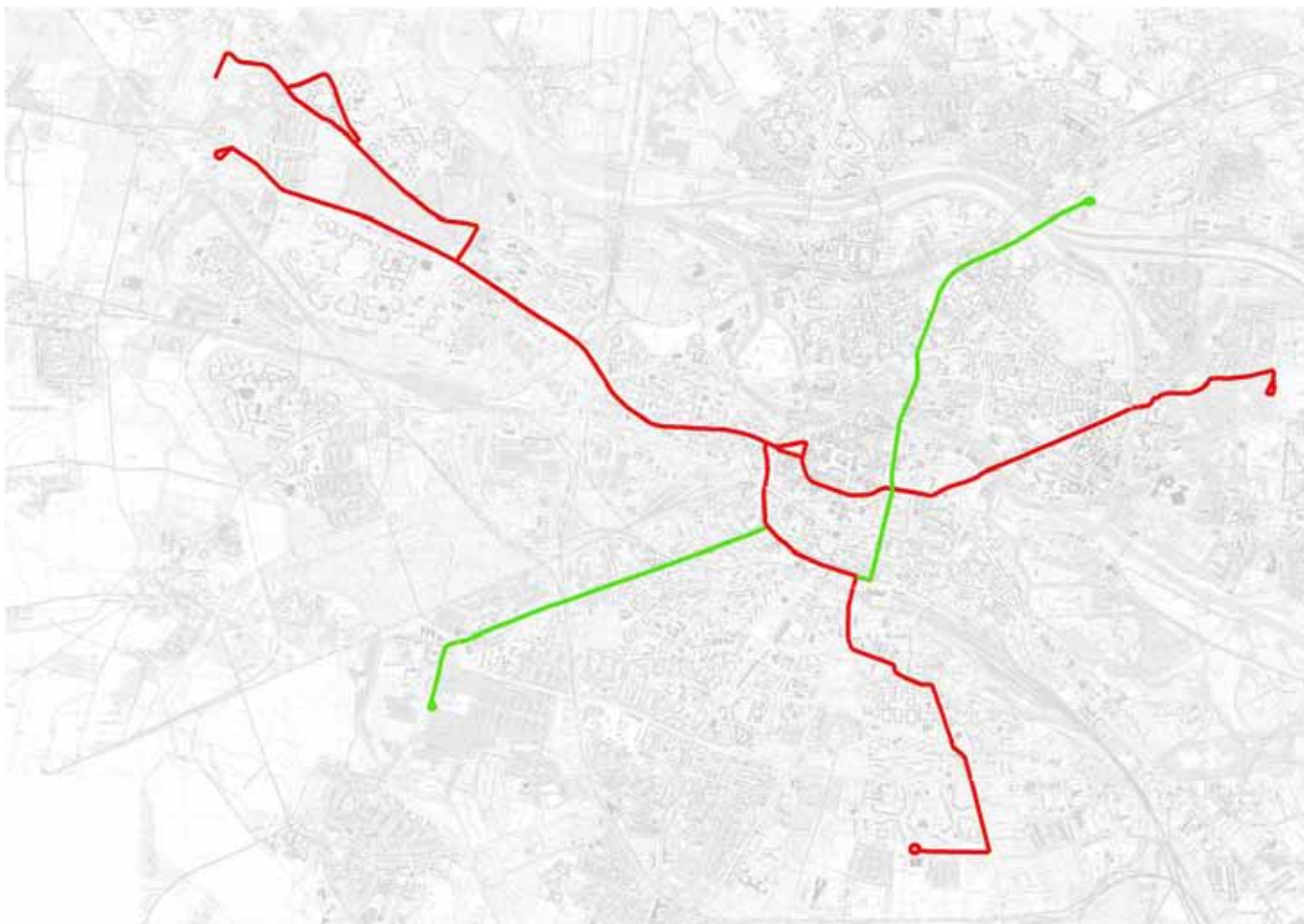
W tabeli 3 przedstawiono analizę popytu osób, które zostawią swoje pojazdy w P+R i podaż miejsc w środkach transportu zbiorowego przejeżdżających w bezpośrednim sąsiedztwie tych parkingów. Popyt został obliczony poprzez pomnożenie maksymalnej ilości pojazdów na terenie danego P+R przez średnie napelnienie pojazdu wynoszące 2,96 osoby. Podaż natomiast została obliczona dla trzech godzin funkcjonowania transportu zbiorowego przed meczem (uwzględnia uruchomienie wszystkich linii dodatkowych typu „F”). Jak widać w każdym przypadku podaż zdecydowanie przekracza wielkość popytu, co w przypadku większej ilości kibiców w pojazdach nie powinno spowodować dużego zatłoczenia środków transportu zbiorowego.

Priorytety dla komunikacji publicznej

Ważnym problemem koniecznym do rozwiązania, z punktu widzenia założeń obsługi transportowej imprezy EURO 2012 dotyczących modelowania popytu, jest zapewnienie transportowi zbiorowemu priorytetu w ruchu w zakresie umożliwiającym optymalne funkcjonowanie, bez strat czasowych wynikających z kongestii oraz zdarzeń na ulicach miasta. Najistotniejsze są korytarze łączące obiekty związane z imprezą, a więc Stadion, Strefy Kibica, parkingi P+R oraz dworce komunikacji regionalnej.

Pierwszą kwestią jest priorytet dla pojazdów transportu zbiorowego nadawany przez sygnalizację sterującą ruchem na skrzyżowaniach. Na podstawie informacji przekazanych przez zamawiającego, zakłada się wdrożenie przed EURO 2012 systemu obszarowego sterowania ruchem na terenie Śródmieścia wraz z priorytetem dla tramwajów w korytarzu Tramwaju Plus (rysunek 2).

Wskazane korytarze, spajając Stadion, centrum miasta, strefy kibica, dworce oraz część parkingów P+R, pokrywają większość potrzeb związanych z EURO 2012. Należy mieć na uwadze fakt, iż na odcinku korytarza wzdłuż ciągu Legnicka – Lotnicza – Pilczycka rekomenduje się czasowe (3 godz. przed do 2 godz. po meczu) wyłączenie sygnalizacji na skrzyżowaniach z ulicami poprzecznymi,



2. Planowane korytarze Tramwaju Plus z nadanym priorytetem na skrzyżowaniach (źródło UM Wrocław)









Tab.4: Wykaz ulic, na których konieczne jest wydzielenie torowiska tramwajowego od ruchu ogólnego

Ulica	Granice odcinka
Most Osobowicki	cały
Reymonta	cała
Pomorska	cała
Mosty Pomorskie	całe
Dubois	Pomorska – Drobnera
Trzebnicka	Most Trzebnicki – Słowiańska
Chrobrego	cała
Łokietka	cała
Słowiańska	cała
Jedności Narodowej	cała
Poniatowskiego	cała
Bema	Prusa – Drobnera
Most Uniwersytecki	cały
Nowy Świat	Łazienna – Most Pomorski
Grodzka	Most Pomorski – Most Uniwersytecki
Traugutta	Plac Wróblewskiego - Kościuszki
Pułaskiego	cała
Dyrekcyjna	cała
Sądowa	cała
Krupnicza	cała
Podwale	Krupnicza - Świdnicka

wynikające z konieczności poprawy przepustowości oraz potrzeb pojazdów uprawnionych, co wpłynie na funkcjonowanie systemu sterowania ruchem. Dla pozostałych ciągów komunikacyjnych łączących strefy FAN z parkingami P+R, w tym: ul. Reymonta – ul. Pomorska, ul. Trzebnicka, ul. Powstańców Śląskich, ul. Ślężna, wdrożenie priorytetów dla tramwajów w sygnalizacji na skrzyżowaniach nie jest wymagane, z uwagi na niższe planowane potoki związane z EURO 2012.

Warunkiem koniecznym sprawnej obsługi uczestników EURO 2012 transportem zbiorowym jest wdrożenie priorytetu poprzez wydzielenie pasów ruchu wyłącznie dla tramwajów lub autobusów.

Na terenie miasta istnieje znaczna liczba odcinków torowisk wbudowanych w centralną część jezdni ulic, szczególnie w obszarze śródmieścia, mocno obciążonych ruchem pojazdów indywidualnych. Z punktu widzenia zarządzania popytem i równoważenia pracy przewozowej w trakcie imprezy, niedopuszczalnym zjawiskiem są straty czasu w podróży transportem zbiorowym związane z kongestią. Sytuacja taka spowoduje zniechęcenie uczestników do wykorzystania parkingów P+R w dojeździe do strefy kibica. Konieczne jest fizyczne wydzielenie torowisk od ruchu ogólnego za pomocą separatorów.

		<p>P+R</p> <p>1 2 17</p>		 <p>200m</p>
		<p>P+R</p> <p>3 9 11 12</p>		 <p>450m</p>

3. Przykład możliwego do zastosowania oznakowania informacyjnego na czas EURO 2012

W sytuacji zbyt małego przekroju ulicy, należy wydzielić torowisko przy pomocy linii ciągłej. Szczegółowy wykaz ulic, na których niezbędne jest nadanie fizycznego priorytetu dla tramwajów zestawiono w tabeli 4.

Poza wspomnianymi korytarzami tramwajowymi, konieczne jest również zabezpieczenie obsługi autobusowej Stadionu oraz Portu Lotniczego.

Rekomendowana trasa przejazdu specjalnego autobusu pomiędzy Portem Lotniczym i Stadionem obejmuje ulice Graniczną oraz Autostradową Obwodnicę Wrocławia pomiędzy węzłami „Lotnisko” i „Kosmonautów”. Na ulicy Granicznej, odcinek od Skarżyńskiego do łącznicy węzła „Lotnisko”, konieczne jest wydzielenie pasa ruchu dla autobusów oraz pojazdów uprawnionych, o podobnych zasadach użytkowania, jak wydzielone pasy na ciągu Legnicka – Lotnicza. Nie przewiduje się propozycji zmian w organizacji ruchu na AOW. W sytuacji kongestii przed węzłem „Kosmonautów”, z równoległym znacznym popytem na przewozy, możliwe jest warunkowe wpuszczenie autobusów na pas awaryjny, przy ograniczeniu prędkości do 20-30 km/h. W przypadku zdarzenia na AOW, jako korytarz rezerwowy wskazuje się ciąg ulic Przybyły – Żernicka – Szczecińska.

Nie wydaje się konieczne wydzielenie ruchu autobusów zmierzających w kierunku centrum ulicą Strzegomską. Takie rozwiązanie obniżyłoby przepustowość ciągu prowadzącego ruch do Stadionu, parkingów P+R oraz tranzytu wewnętrznego, a połączenia transportem zbiorowym nie mają charakteru pilnego, jako realizowane głównie poza szczytem podróży związanych z EURO 2012. W sytuacji kongestii na ulicy Strzegomskiej, zagrażającej obsłudze komunikacyjnej, rekomenduje się skierowanie pojazdów na AOW i dalej wydzielonym korytarzem Lotnicza – Legnicka do centrum. Korytarz ten i tak niezbędny dla spełnienia wymagań UEFA – rekomenduje się zorganizować poprzez

zamknięcie północnej jezdni ulic Legnickiej i Lotniczej i przeznaczenie jej dla pojazdów uprawnionych, równocześnie z pozostawieniem bez zmian kierunku ruchu do centrum na jezdni południowej.

Informacja dla uczestników imprezy

Obsługa transportowa imprez masowych wiąże się z koniecznością zorganizowania dodatkowego oznakowania informującego o kierunku dojścia lub dojazdu. Oznakowanie informacyjne związane z EURO 2012 jest ujednocnione i wypracowane wspólnie przez miasta organizatorów, koordynatorów krajowych oraz UEFA. Praktycznie nie należy się spodziewać zmiany szaty graficznej i piktogramów w stosunku do ostatniej imprezy w Austrii i Szwajcarii, oprócz logo imprezy. Jedyne uwagi, co do przejrzystości oraz jednoznaczności sformułowano wobec piktogramu oznaczającego strefę kibica, stąd pojawił się pomysł konkursu, aby wyłonić nowy.

Oznakowanie zamontowane na czas imprezy zakłada nadanie osobnych piktogramów przystankom tramwajowym, autobusowym oraz kolejowym. Przykład rekomendowanego znaku informacyjnego pokazano na rys. 3.

Kolejno patrząc od lewej, oznakowanie składałoby się z logo imprezy, obiektu do którego jest wskazywany kierunek, sposobu poruszania się oraz kierunku i szacunkowej odległości.

Podsumowanie

Ogromne przedsięwzięcie organizacyjne, jakim jest EURO 2012, stanowiło idealny impuls dla przyspieszenia inwestycji infrastrukturalnych, przede wszystkim w gałęzi transportu. Obserwując wysiłki miast gospodarzy oraz instytucji państwowych przy realizacji nowych linii tramwajowych, modernizacji linii kolejowych, modernizacji i budowie przy-

stanków tramwajowych i kolejowych, takich jak wspomniany Wrocław Stadion można mieć nadzieję, iż w perspektywie wielu lat będą one służyć zarówno kibicom drużyn, które przeniosą się na nowe areny, jak również wszystkim mieszkańcom miast. Przed organizatorami stoi jeszcze tylko jeden najważniejszy sprawdzian po wniesionym wysiłku: zabezpieczenie samej imprezy w ciągu tych kilku czerwcowych dni.

Niezmiernie ważnym zagadnieniem, wykraczającym już poza ramy tego referatu, będzie wykorzystanie powstałej infrastruktury w okresie już po zakończeniu EURO 2012. O ile trasa tramwajowa przebiegająca przez osiedle Kozanów bez wątpienia będzie odgrywała kluczową rolę w codziennej obsłudze komunikacyjnej tego osiedla, podobnie wyremontowany wraz z torowiskiem tramwajowym ciąg ulic Legnickiej i Leśnickiej, to przed władzami Wrocławia staje trudne zadanie wykorzystania niemal modelowego węzła, Wrocław Stadion integrującego kolej, tramwaje i autobusy. Biorąc pod uwagę niewielką aktualnie rolę w dojazdach do miasta linii kolejowej z kierunku Wołowa, oprócz działań poprawiających jej atrakcyjność, trzeba znaleźć również inne możliwości zagospodarowania tej potężnej inwestycji. Położenie z dala od centrum w bezpośrednim sąsiedztwie drogi krajowej w kierunku Legnicy i Lubina, a także przebiegająca tuż obok AOW, stwarzają doskonałe predyspozycje do zorganizowania tam węzła przesiadkowego w systemie P+R. Wymagałoby to jednak zorganizowania w tym miejscu dobrze funkcjonującego parkingu.

Doświadczenia wynikające z potrzeby obsługi komunikacyjnej rozgrywek w ramach EURO 2012 z pewnością będą mogły być wielokrotnie wykorzystywane w przyszłości, podczas obsługi innych masowych imprez, które z pewnością będzie gościł Wrocław posiadając tak wielki i nowoczesny stadion.

