

Gilewska Katarzyna, Rabant Hubert. Stan infrastruktury transportowej i bazy noclegowej w kontekście Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012 = Transport infrastructure and accommodation in the context of the UEFA European Football Championship EURO 2012. *Journal of Education, Health and Sport*. 2015;5(5):253-262. ISSN 2391-8306. DOI [10.5281/zenodo.17699](https://doi.org/10.5281/zenodo.17699)
<http://ojs.ukw.edu.pl/index.php/johs/article/view/2015%3B5%285%29%3A253-262>
<https://pbn.nauka.gov.pl/works/560242>
<http://dx.doi.org/10.5281/zenodo.17699>
Formerly *Journal of Health Sciences*. ISSN 1429-9623 / 2300-665X. Archives 2011 – 2014
<http://journal.rsw.edu.pl/index.php/JHS/issue/archive>

Deklaracja.

Specyfika i zawartość merytoryczna czasopisma nie ulega zmianie.

Zgodnie z informacją MNiSW z dnia 2 czerwca 2014 r., że w roku 2014 nie będzie przeprowadzana ocena czasopism naukowych; czasopismo o zmienionym tytule otrzymuje tyle samo punktów co na wykazie czasopism naukowych z dnia 31 grudnia 2014 r.

The journal has had 5 points in Ministry of Science and Higher Education of Poland parametric evaluation. Part B item 1089. (31.12.2014).

© The Author (s) 2015;

This article is published with open access at Licensee Open Journal Systems of Kazimierz Wielki University in Bydgoszcz, Poland and Radom University in Radom, Poland

Open Access. This article is distributed under the terms of the Creative Commons Attribution Noncommercial License which permits any noncommercial use, distribution, and reproduction in any medium,

provided the original author(s) and source are credited. This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License

(<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

This is an open access article licensed under the terms of the Creative Commons Attribution Non Commercial License (<http://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>) which permits unrestricted, non commercial use, distribution and reproduction in any medium, provided the work is properly cited.

The authors declare that there is no conflict of interests regarding the publication of this paper.

Received: 15.02.2015. Revised 27.04.2015. Accepted: 08.05.2015.

Stan infrastruktury transportowej i bazy noclegowej w kontekście Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012

Transport infrastructure and accommodation in the context of the UEFA European Football Championship EURO 2012

Gilewska Katarzyna, Rabant Hubert¹

¹Uniwersytet Kazimierza Wielkiego w Bydgoszczy

Streszczenie: Niniejsze opracowanie związane jest z międzynarodową imprezą sportową, jaką były Mistrzostwa Europy w piłce nożnej, organizowane przez Polskę i Ukrainę w 2012 roku. Artykuł omawia stan infrastruktury transportowej w Polsce oraz wielkości bazy noclegowej w miastach gospodarzach Mistrzostw Europy w piłce nożnej Euro 2012. Zakres pracy obejmuje jednak wyłącznie polską część Mistrzostw. Wskazano poziom realizacji przygotowań Polski do organizacji turnieju. Przystawiono też m.in. liczby udzielonych noclegów w 2012 r. w czterech miastach gospodarzach mistrzostw oraz dane statystyczne z działalności lotnisk w czasie turnieju.

Abstract: This study is associated with an international sporting event, which was UEFA European Football Championship, organized by Poland and Ukraine in 2012. The article discusses the state of transport infrastructure in Poland and the size of accommodation in the cities - hosts of the UEFA European Football Championship Euro 2012. The scope of work includes but only the Polish part of the Championship. Indicated the level of implementation of Polish preparations to host the tournament. The section also includes among other things, the number of overnight stays in 2012 in four cities as well as statistical data on the activities of the airports in the tournament.

Słowa kluczowe: Euro 2012, infrastruktura transportowa, baza noclegowa.

Keywords: Euro 2012, transport infrastructure, accommodation.

Wprowadzenie

Sport odgrywa coraz większą rolę w życiu społeczeństwa. Wiele państw rywalizuje zatem o prawo do organizacji wielkich imprez sportowych. Możliwość ich przygotowania stanowi duży prestiż. Poza tym wydarzenie takie może pozytywnie wpłynąć na poziom

inwestycji w infrastrukturę transportową, bazę noclegową oraz stanowić promocję kraju np. pod względem turystycznym.

Związek Mistrzostw Europy w piłce nożnej z turystyką można potwierdzić przytaczając pojęcie „turystyki sportowej”. Jest to jeden z rodzajów turystyki światowej, mający dwie postacie: czynną i bierną. W pierwszym przypadku chodzi o uprawianie sportu i współzawodnictwo. Drugi związany jest z widowiskiem sportowym i zjawiskiem kibicowania (Z. Krawczyk, 2005). Osoba odbywająca podróż motywowaną sportem występuje w roli widza lub uczestnika zawodów sportowych. Korzysta z różnych usług: transportowych, noclegowych oraz żywieniowych (J. Czerwiński, 2007). Tak, więc turystami można nazwać zarówno kibiców jak i sportowców, którzy przybyli do Polski na Mistrzostwa Europy.

Turysta, według Głównego Urzędu Statystycznego, to osoba, która znajduje się dobrowolnie i czasowo poza miejscem stałego pobytu i środowiskami, które są związane z codziennym rytmem życia. Jedną z definicji „turysty” podają także T. Ćwik i Z. Filipowicz (1962). Termin ten według nich „oznacza każdą osobę, która świadomie i dobrowolnie wydała się poza swoje stałe miejsce zamieszkania na okres krótszy lub dłuższy, pieszo lub przy wykorzystaniu sprzętu turystycznego lub transportowego w celach krajoznawczych, aktywnego wypoczynku i rozrywki, a niezwiązanych bezpośrednio z pracą zarobkową i zamiarem osiedlenia się na stałe”. Można by stwierdzić, że istnieją pewne rozbieżności w kontekście aspektu zarobkowego. Pomocne może być w tej kwestii stwierdzenie T. Chudoby (2008), że osoby podróżujące w celach służbowych też są turystami. Po wykonaniu czynności służbowych korzystają, bowiem z takich samych usług, jak inni turyści.

Do rozwoju turystyki, niezbędna jest infrastruktura transportowa, baza noclegowa i baza gastronomiczna (T. Lijewski, 2001). Według M. Nowakowskiego (2000) „baza noclegowa to zespół obiektów, a czasem tylko ich części, a także niektórych części środków transportowych oraz specjalnych terenów wraz z urządzeniami, umożliwiającymi i zapewniającymi nocleg poza domem”. Z kolei obiekt noclegowy to „nieruchomość służąca stale lub czasowo przyjezdnym do celów noclegowych”. Może być on ogólnie dostępny lub mieć dostępność ograniczoną - dla konkretnych grup. Obiekt hotelarski jest natomiast budynkiem trwałym, ogólnodostępnym, położonym na obszarze zabudowanym. Oferuje „podróżnym noclegi w odpowiednio wyposażonych pokojach (minimum 10 pokoi) za określoną opłatą”. Podlega on również kategoryzacji. Z kolei D. Szostak (2004) dzieli bazę turystyczną na: tereny noclegowe (pola namiotowe, pola biwakowe, kempingi itd.), obiekty noclegowe (np. schroniska, schroniska młodzieżowe, domy noclegowe, domy wycieczkowe, ośrodki wczasowe, ośrodki kolonijne, miejsca noclegowe w środkach transportu, pokoje, mieszkania, domy do wynajęcia) i obiekty hotelarskie (hotele, motele i pensjonaty). Istotne jest pojęcie miejsca noclegowego. Według M. Nowakowskiego (2000) jest to „jednostka pojemności obiektu noclegowego, stanowiska obozowania lub pokoju noclegowego, wyposażona w odpowiedni i niezbędny sprzęt”.

Termin komunikacja obejmuje transport i łączność. Transport to przemieszczanie osób lub ładunków wzdłuż określonej drogi za pomocą środka transportowego, łączność natomiast to przekazywanie informacji za pomocą różnych technicznych środków przekazu. Częścią wspólną jest pokonywanie przestrzeni i sieciowy układ połączeń (M. Potrykowski, Z. Taylor 1982; J. Wrona 2006). W zależności od środowiska, w którym występuje transport dzieli się on na: lądowy, wodny i powietrzny. Istnieje również podział ze względu na zasięg (obsługiwany obszar): wewnątrzakademy, lokalny (np. miejski lub kolejek linowych), regionalny (podmiejski i dalszy), ogólnokrajowy (międzyregionalny), międzynarodowy kontynentalny i międzynarodowy morski (S. Berezowski, 1975).

Zakres

Niniejsze opracowanie dotyczy wyłącznie polskiej części Euro 2012. W przypadku transportu, zakres przestrzenny obejmuje m.in. lotniska, kluczowe stacje kolejowe w polskich miastach gospodarzach Mistrzostw, a także drogi szybkiego ruchu na terenie Polski. Istotne są też połączenia krajowe i międzynarodowe obsługiwane środkami transportu. Natomiast w odniesieniu do bazy noclegowej analizie poddano obiekty zbiorowego zakwaterowania oraz ich wykorzystanie.

Zakres czasowy obejmuje okres trwania Mistrzostw tj. 08.06.-01.07.2012 r. Wyjątek stanowi baza noclegowa, gdyż liczbę obiektów i miejsc noclegowych w 4 miastach gospodarzach wskazano na lipiec 2012 roku. Z tego okresu pochodzą bowiem sprawozdania przekazywane do Głównego Urzędu Statystycznego. Ponadto, dane dotyczące liczby turystów i udzielonych im noclegów dotyczą całego roku 2012.

Metody

Bardzo istotnym źródłem informacji, w czasie Euro 2012 były strony internetowe. Umożliwiały one m.in. pozyskiwanie rozkładów lotów. Kluczowe z nich należały do przewoźników transportowych oraz Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, na której pojawiały się informacje o stanie i remontach dróg w Polsce. Umożliwiało to scharakteryzowanie stanu dróg szybkiego ruchu w czasie Mistrzostw. Dobrym uzupełnieniem były informacje uzyskane z Głównego Urzędu Statystycznego (Bank Danych Lokalnych). Na ich podstawie obliczono, jak w 2012 r. wzrosła liczba turystów określonych narodowości oraz udzielonych im noclegów w miastach-gospodarzach.

Mistrzostwa Europy w piłce nożnej

Pomysł organizacji Mistrzostw Europy zrodził się w pierwszej połowie XX wieku, jednak jego przeforsowanie okazało się trudniejsze niż się wydaje. Pierwszy turniej finałowy o nazwie „Puchar Europy Narodów” odbył się w 1960 r. we Francji. Dopiero w 1968 r. rozgrywki uzyskały nazwę Mistrzostw Europy, tak jak było to określane w początkowych propozycjach (H. Biliński, 1992). W latach 1980-1992 w turnieju finałowym brało udział 8 drużyn, a od 1996 r. - 16 reprezentacji.

Mecze Euro 2012 w Polsce, odbywały się w czterech miastach: Gdańsku, Poznaniu, Warszawie i Wrocławiu. Stadiony w nich zlokalizowane posiadają odpowiednio: 42, 43, 58 i 43 tys. miejsc na trybunach.

Euro 2012 trwało od 8 czerwca do 1 lipca. Jednak polska część turnieju zakończyła się wcześniej tj. 28 czerwca - meczem półfinałowym (tab. 1.). Finałowy mecz rozegrano bowiem na Ukrainie.

Tab. 1. Terminarz rozgrywek Euro 2012 w Polsce

Data	Warszawa	Wrocław	Gdańsk	Poznań	Etap rozgrywek
8 czerwca (piątek)	Grecja - Polska 18:00	Czechy - Rosja 20:45			Kolejka grupowa (1.)
10 czerwca (niedziela)			Hiszpania - Włochy 18:00	Chorwacja - Irlandia 20:45	
12 czerwca (wtorek)	Polska - Rosja 20:45	Czechy - Grecja 18:00			Kolejka grupowa (2.)
14 czerwca (czwartek)			Hiszpania - Irlandia 20:45	Chorwacja - Włochy 18:00	
16 czerwca (sobota)	Grecja - Rosja 20:45	Czechy - Polska 20:45			Kolejka grupowa (3.)
18 czerwca (poniedziałek)			Chorwacja - Hiszpania 20:45	Irlandia - Włochy 20:45	
21 czerwca (czwartek)	Czechy - Portugalia 20:45				Ćwierćfinały
22 czerwca			Grecja - Niemcy		

(piątek)			20:45		
28 czerwca (czwartek)	Niemcy - Włochy 20:45				Półfinał

Źródło: Opracowanie własne na podstawie: „Match Schedule” (www.uefa.com) i późniejszych rozgrywek.

W turnieju finałowym Mistrzostw Europy w piłce nożnej, rozgrywanym w Polsce i na Ukrainie, brało udział 16 drużyn, w tym gospodarze imprezy. Spośród tego grona, aż 13 reprezentacji mieszkało w czasie turnieju w Polsce, a pozostałe 3 drużyny na Ukrainie.

Listę potencjalnych centrów pobytowych zawierały foldery przygotowane dla drużyn, przez UEFA. Zaproponowano obiekty najwyższej klasy, by reprezentacje mogły w komfortowych warunkach spędzić czas w Polsce. Każdy zespół miał prawo wyboru centrum pobytowego. Większość zdecydowała się na hotele najwyższej kategorii tj. pięciogwiazdkowe (8 drużyn). Pozostali byli zakwaterowani w hotelach czterogwiazdkowych (5 drużyn).

Dla drużyn ważne były też obiekty, na których odbywały się ich treningi. Wytyczne UEFA zakładały, że odległości między centrami pobytowymi a stadionami treningowymi nie powinny przekraczać 20 km.

Baza noclegowa i liczba udzielanych noclegów

Warszawa była największym pod względem liczby mieszkańców, miastem gospodarzem Euro 2012 w Polsce. W związku z tym w jej obrębie znajdowało się najwięcej obiektów zbiorowego zakwaterowania. W lipcu 2012 roku, na terenie Warszawy (dane GUS) znajdowały się 122 obiekty noclegowe, w tym 119 całorocznych. W sumie, w stolicy oferowano 20974 miejsca noclegowe w obiektach hotelowych (hotelach, motelach, pensjonatach i innych obiektach hotelowych) oraz 4408 w pozostałych obiektach noclegowych. W obydwu przypadkach nastąpił wzrost liczby miejsc noclegowych w stosunku do roku poprzedniego.

W Warszawie grali m.in. piłkarze z Rosji (2 mecze), dlatego też w czasie Mistrzostw przyjechało wielu kibiców z tego kraju. W 2012 r. było w stolicy 58438 turystów z Rosji, korzystających z noclegów, podczas gdy rok wcześniej było to 34706 osób. W roku 2012 nastąpił zatem wzrost liczby turystów z Rosji korzystających z noclegów w Warszawie, aż o 68%. Było to zapewne w znacznym stopniu związane z organizacją Mistrzostw Europy w piłce nożnej, zwłaszcza, że w poprzednich latach nie odnotowano tak dużego wzrostu a w latach 2006 – 2008 następowały także spadki liczby turystów z Rosji korzystających z noclegów, w stosunku do lat bezpośrednio je poprzedzających. W związku z wyżej omawianym wzrostem, w 2012 r. nastąpiło również znaczne zwiększenie liczby udzielonych noclegów turystom z Rosji. W 2011 r. udzielono bowiem 58996 noclegów, a w 2012 r. już 99728, jest to wzrost o 69%.

Podobną liczbą obiektów noclegowych jak w Warszawie występowała w Gdańsku. Według Głównego Urzędu Statystycznego, w stolicy województwa pomorskiego znajdowało się 118 obiektów, wśród których było 61 obiektów hotelowych. W sumie w 2012 r. w Gdańsku było 6815 miejsc noclegowych w obiektach hotelowych oraz 6602 w pozostałych. Ze względu na powiązania Gdańska z Sopotem oraz Gdynią, turyści mieli również możliwość korzystania z noclegów, nie tylko w stolicy województwa pomorskiego. W 2012 r., w Sopocie było 2195 miejsc noclegowych w obiektach hotelowych oraz 1231 w pozostałych. Natomiast w Gdyni odpowiednio: 1465 oraz 1215.

W Gdańsku, podobnie jak w przypadku Warszawy, nastąpił wzrost liczby turystów korzystających z noclegów. Dotyczy to szczególnie obywateli Hiszpanii, których reprezentacja wszystkie mecze fazy grupowej rozegrała na PGE Arenie, w stolicy województwa pomorskiego. W związku z tym miasto Gdańsk stało się głównym celem

przyjazdów kibiców z Półwyspu Iberyjskiego. W 2012 r. było tutaj 9694 turystów z Hiszpanii, korzystających z noclegu. W roku poprzednim, z tego typu usług skorzystało 4866 osób. W roku, w którym odbyło się Euro 2012 nastąpił zatem bardzo duży wzrost - prawie o 100% - w stosunku do roku poprzedniego. Warto podkreślić, że okres między 2005 a 2012 rokiem charakteryzował się zarówno spadkami, jak i nieznacznymi wzrostami. Z kolei liczba udzielonych noclegów turystom z Hiszpanii, wzrosła w 2012 r. w województwie pomorskim ponad dwukrotnie (w porównaniu z rokiem 2011), czyli o 114% i wynosiła 21843. Należy przypuszczać, że wynika to między innymi ze znacznej odległości dzielącej Hiszpanię i Polskę, stąd też wielu kibiców zostawało na dłużej, niż tylko na jedną noc. Poza tym loty między Gdańskiem a np. Barceloną nie odbywały się codziennie, zatem w wielu przypadkach kibice zostawali dłużej w Polsce, by nie wracać do swojego kraju drogą powietrzną z przesiadkami lub z innych miast Polski.

Kibice przyjeżdżający w czasie imprezy sportowej do Poznania, mieli możliwość wyboru któregoś spośród 89 obiektów noclegowych. Wśród nich dominowały hotele (48). W sumie miasto oferowało 6158 miejsc noclegowych w obiektach hotelowych oraz 1907 w pozostałych.

W stolicy Wielkopolski mecze rozgrywały 3 drużyny tj. Chorwaci, Irlandczycy oraz Włosi. Do miasta przyjechało wielu obywateli Irlandii. W porównaniu do roku poprzedniego w 2012 r. nastąpił wzrost liczby irlandzkich turystów, korzystających z noclegów aż o 1842%. W 2011 r. było ich bowiem tylko 1214, a w kolejnym roku 23578. Oznacza to ponad 19-krotny wzrost. Warto dodać, że w latach 2010 - 2011 następowały spadki liczby turystów z Irlandii korzystających z noclegów w tym mieście. W 2012 r. turystom z Irlandii udzielono 32569 noclegów, rok wcześniej było to zaledwie 3179 noclegów. Jest to ponad 10-krotny wzrost, czyli o 924%. Należy jednak zwrócić uwagę na fakt, iż w mediach podkreślano, że wielu irlandzkich kibiców wracało w celach turystycznych do Poznania po Euro 2012, ale już ze swoimi rodzinami. Zatem powyższe statystyki nie są w tym przypadku jedynie odzwierciedleniem przybycia kibiców na mecze, ale również promocji Poznania podczas mistrzostw i późniejszych przyjazdów (dane GUS-u obejmują cały 2012 r.).

W czasie Mistrzostw Europy w piłce nożnej, stolica województwa dolnośląskiego - Wrocław dysponowała 78 obiektami. W lipcu 2012 r. były we Wrocławiu 8102 miejsca noclegowe w obiektach hotelowych oraz 1802 w pozostałych obiektach noclegowych.

Najwięcej meczów na wrocławskim stadionie rozegrała drużyna z Czech (3 spotkania fazy grupowej). Stolica Dolnego Śląska była zatem celem wyjazdowym czeskich kibiców. W 2012 r. było w niej 9541 turystów z Czech, korzystających z noclegów (dane GUS). Dla porównania należy dodać, że rok wcześniej było ich około 5,6 tysiąca, wzrost wynosił zatem prawie 70%. Lata wcześniejsze charakteryzowały się różnym zainteresowaniem przyjazdem do Wrocławia turystów z Czech. Występowały wzrosty w stosunku do poprzedniego roku: 19% w 2010 r., 15% w 2011 r. Bywały też lata, kiedy to następowały spadki np. w 2007 r. było o 10% mniej czeskich turystów korzystających z noclegów aniżeli w 2006 roku.

Liczba udzielonych noclegów czeskim turystom wzrosła o 64%. W 2012 r. wynosiła 15323, a rok wcześniej 9353. Nie jest to tak duży wzrost liczby udzielonych noclegów, jak w przypadku Gdańska turystom z Hiszpanii lub tak spektakularny, jak za sprawą Irlandczyków w Poznaniu. Wynika to najprawdopodobniej z sąsiedztwa Czech z Polską. Wielu kibiców przyjeżdżało zapewne tylko na mecze, po których opuszczali Polskę i wracali do domów (np. samochodami lub koleją).

Transport powietrzny

W czasie Mistrzostw Europy w piłce nożnej, na terytorium Polski działało 11 cywilnych portów lotniczych. Główne role odegrały jednak lotniska zlokalizowane w miastach gospodarzach Euro 2012. Unowocześnianie i rozwój infrastruktury transportowej

usprawniło przemieszczanie się kibiców do miast gospodarzy Mistrzostw oraz między tymi ośrodkami. Widoczne to było np. w przypadku portu lotniczego w Gdańsku, gdzie zbudowano nowy terminal pasażerski oraz rozbudowano drogę kołowania. Znacznie zwiększyło to przepustowość lotniska. Podobne inwestycje przeprowadzono w Poznaniu. We Wrocławiu zbudowano nowy terminal. Te nowe obiekty otwarto w 2012 r., przed Mistrzostwami. Wiele inwestycji wykonywano przy wsparciu Funduszy Europejskich (Fundusz Spójności, Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko). W przypadku transportu lotniczego istotne było funkcjonowanie na rynku różnych przewoźników, zarówno niskokosztowych, jak i tradycyjnych. Poza połączeniami międzynarodowymi, dużą rolę odegrały też rejsy krajowe.

Lotnisko im. Fryderyka Chopina obsługuje najwięcej regularnych rejsów spośród wszystkich portów lotniczych w Polsce. Na Stadionie Narodowym, w czasie turnieju mecze rozegrało najwięcej drużyn z różnych państw. Grali na nim: Grecy, Rosjanie, Czesi, Portugalczycy, Niemcy, Włosi. Lotnisko Okęcie obsługiwało głównie rejsy z/do stolic państw, których reprezentacje rozgrywały mecze w Warszawie. Przykładami są Ateny, Lizbona oraz Praga. W przypadku pozostałych państw było więcej połączeń, aniżeli tylko z 1 portem lotniczym (Niemcy, Rosja, Włochy). Ze względu na fakt, iż mecze w Warszawie zazwyczaj rozpoczynały się o godz. 20:45 (z wyjątkiem meczu otwarcia – godz. 18:00), wyloty kibiców - gości, nie były możliwe tego samego dnia (późnym wieczorem). Pierwsze powroty (wg rozkładu linii regularnych) do pozostałych polskich miast lub innych państw, mogły odbywać się drogą powietrzną dopiero następnego dnia, po meczu.

W czerwcu 2012 roku, port lotniczy na warszawskim Okęciu odnotował rekordową liczbę obsłużonych pasażerów - aż 1,077 mln osób, co oznaczało wzrost o 7,2% w stosunku do czerwca 2011 r. (919347 os.). Najwięcej wykonanych operacji lotniczych – 630, przypadło na 28 czerwca, tj. w dzień, w którym odbywał się mecz półfinałowy Mistrzostw. Rekordowy wzrost nastąpił również w liczbie operacji typu „General Aviation” - związanych z prywatnymi samolotami. W sumie, w czerwcu było to 1448 operacji, co oznaczało wzrost o 68% w stosunku do czerwca 2011 r. Z kolei liczba pasażerów (5641 osób) w tego typu lotach wzrosła aż o 241% w porównaniu do tego samego okresu. Oszacowano, że w związku z Euro 2012 obsłużono na lotnisku ok. 56 tysięcy osób. Ponadto w dniach 6 czerwca - 1 lipca wylądowało na lotnisku 666 samolotów z kibicami, a odleciało 676.

Gdańsk miał okazję gościć podczas Mistrzostw kibiców z 6 państw (Hiszpanii, Włoch, Irlandii, Chorwacji, Grecji i Niemiec). Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy miał regularne połączenia z: Hiszpanią (Barcelona), Włochami (Mediolan Bergamo, Rzym Fiumicino), Irlandią (Cork, Dublin) i Niemcami (Berlin Tegel, Bremen, Kolonia-Bonn, Dortmund, Frankfurt, Hamburg-Lubeka, Monachium). W najlepszej sytuacji byli niemieccy kibice, którzy mieli możliwość wylotu z różnych części ich kraju. Trudno natomiast o regularne loty między Polską a Chorwacją lub Grecją, zważywszy na fakt atrakcyjności turystycznej tych państw. Odbywają się do nich głównie loty czarterowe wykonywane dla biur podróży. Podobnie, jak do innych miast, kibice przylatywali do Gdańska również specjalnie wyczarterowanymi przez nich samolotami. Z podsumowania Mistrzostw przez Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy wynika, że w dniach 4-24 czerwca 2012 r. obsłużono ok. 20 tys. kibiców korzystających z czarterów oraz podobną liczbę latających liniami regularnymi. W tym czasie wykonano ok. 3370 operacji lotniczych, z czego 720 było związanych z Euro 2012. Należy podkreślić, że w tych liczbach, 260 operacji to te wykonane wyczarterowanymi samolotami z kibicami na pokładzie. Rekordową liczbę operacji lotniczych odnotowano 22 czerwca 2012 r., czyli w dniu, w którym odbył się ćwierćfinałowy mecz Grecja - Niemcy (280 operacji, z czego 144 było związanych z Mistrzostwami). Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy nie miał problemów z obsługą ruchu lotniczego podczas Euro 2012, mimo znacznego zwiększenia operacji lotniczych.

W czasie Euro 2012 poznański port lotniczy miał m.in. regularne połączenia z takimi miastami jak: Bolonia, Cork, Dublin, Mediolan Bergamo, Rzym Ciampino, Rzym Fiumicino, Zadar. Wymieniono tu jedynie porty zlokalizowane w państwach, których reprezentacje rozgrywały mecze w Poznaniu, czyli Chorwacji, Irlandii i Włoch. Większych problemów z dotarciem do Poznania nie mieli zatem kibice Irlandii i Włoch. W gorszej sytuacji znaleźli się obywatele Chorwacji, z którą Poznań miał tylko jedno połączenie. W czasie Mistrzostw Europy wykonano na poznańskim lotnisku około 300 operacji lotniczych, związanych z wyczarterowanymi dla kibiców samolotami. W ten sposób obsłużono ok. 10000 osób. Ponadto wielu fanów piłki nożnej skorzystało z regularnych połączeń. Całkowity ruch pasażerski w czerwcu określono na 200539 osób. Oznaczało to wzrost o ok. 42 tys. osób w stosunku do czerwca roku 2011. Ruch regularny wzrósł w tym okresie o 33,8%, a czarterowy o 16,4%. Rekordową liczbę pasażerów w czasie Mistrzostw odprawiono dnia 19 czerwca (11 369 osób), czyli po ostatnim meczu fazy grupowej w tym mieście, który odbył się dzień wcześniej. Wykonano wówczas 169 operacji, z czego 59 było związanych z Euro 2012. Można przypuszczać, że większość stanowili kibice z Irlandii, których reprezentacja wraz z włoską drużyną rozegrała 18 czerwca ostatni mecz fazy grupowej w Poznaniu. Irlandczycy zakończyli wówczas udział w turnieju. Kolejny dzień tj. 19 czerwca, stanowił dla wielu z nich czas wyjazdu z Polski.

W czasie Euro 2012, we Wrocławiu grały drużyny z: Czech, Grecji i Rosji. Wrocławski port lotniczy, poza lotami na grecką Kretę (Chania), nie miał innego bezpośredniego, regularnego połączenia z tymi państwami. Dobrym rozwiązaniem dla kibiców mogły okazać się zatem przesiadki w innych portach lotniczych lub czartery samolotów. Lotnisko miało m.in. połączenia z Irlandią, Hiszpanią i Włochami, przez co mogło stanowić miejsce przesiadkowe dla kibiców. Potwierdzeniem tego jest podsumowanie ruchu lotniczego w czasie Mistrzostw, zawarte na stronie internetowej portu lotniczego we Wrocławiu. W dniach 7-16 czerwca do Wrocławia przyleciało około 10 tys. kibiców. Największy odsetek stanowili Rosjanie – ok. 70%. Drugie i trzecie miejsce zajęli odpowiednio Czesi i Grecy. Jednak, oprócz obywateli tych trzech państw, na wrocławskim lotnisku lądowali także kibice z Hiszpanii, Włoch oraz Irlandii. W sumie w dniach 7-16 czerwca miało miejsce 1166 operacji lotniczych, z czego 450 wykonano w dniach meczowych. Największą liczbę operacji lotniczych (211) odnotowano 8 czerwca, czyli pierwszego dnia Mistrzostw, kiedy mecz rozgrywały drużyny Rosji i Czech. Kilka tysięcy kibiców przyleciało wówczas samolotami rejsowymi, specjalnymi czarterami, a także prywatnymi odrzutowcami. Warto dodać, że w 2011 roku, w tym samym czasie wykonano tylko 87 operacji.

Transport Lądowy

Przebieg tak dużej imprezy sportowej zależał m.in. od kolei. Dzięki niej, kibice mogli docierać do: Warszawy, Gdańska, Poznania i Wrocławia z różnych zakątków Polski, a także z innych państw. W celu usprawnienia korzystania z dworców kolejowych, zwiększenia bezpieczeństwa, a także poziomu przekazywania podróżnym informacji o pociągach, przeprowadzono remonty kluczowych obiektów. Dotyczyło to dworca Wrocław Główny, wybudowano nowy Dworzec Główny PKP w Poznaniu, zmodernizowano Dworzec Warszawa Centralna. Ogromne znaczenie miała też budowa przystanku kolejowego Wrocław Stadion, który może być też wykorzystywany przy okazji organizacji innych imprez masowych na wrocławskim stadionie. Transport podczas Euro 2012, usprawniło również przez oddanie do użytku przystanku osobowego Gdańsk Stadion Expo oraz modernizacja stacji kolejowej Warszawa Stadion (fot.1.). W dużo gorszym stanie pozostawał w czasie Mistrzostw tabor i linie kolejowe, których modernizacji nie udało się całkowicie przeprowadzić. Czasy przejazdów między niektórymi miastami były dość długie, co mogło

skłaniać do wyboru innych środków transportu. Na koniec 2012 roku, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. opublikowały dane dotyczące stanu infrastruktury kolejowej. Wynika z nich, że istniało wówczas 19191 km linii kolejowych. Oszacowano, że ok. 43% było w dobrym stanie technicznym (tzn. że były eksploatowane z założonymi parametrami; wymagały tylko robót konserwacyjnych). Oceną dostateczną charakteryzowało się 30% linii, co oznaczało, że miały obniżone parametry eksploatacyjne, a to powodowało spadek maksymalnej prędkości rozkładowej i wymuszało lokalne ograniczenia prędkości. Takie odcinki wymagały napraw bieżących (wymiany uszkodzonych elementów). Ponad ¼ linii kolejowych (tj. 27%) uzyskała ocenę niezadowalającą. Miały one znacznie obniżone parametry, co wskazywało potrzebę kompleksowej wymiany torów. Poza odpowiednią infrastrukturą, w czasie Mistrzostw istotne było funkcjonowanie na rynku przedsiębiorstw, świadczących usługi przewozowe na szczeblu: międzynarodowym, krajowym, regionalnym i lokalnym.



Fot. 1. Stacja Warszawa Stadion (stan z 09.06.2012 r. - dzień po meczu otwarcia Mistrzostw)
Źródło: Fotografia Katarzyna Gilewska

Zważywszy na rozpowszechnienie transportu kołowego, często właśnie samochody odgrywały kluczową rolę w przemieszczaniu się do miast współorganizujących Euro 2012. Podróżowali nim również kibice z innych państw. Wielu fanów piłki nożnej przemieszczało się campervanami. Do dyspozycji kibiców były nie tylko drogi krajowe oraz niższej rangi, ale także autostrady i drogi ekspresowe. W przypadku dróg szybkiego ruchu liczone na zakończenie wielu inwestycji przed rozpoczęciem Mistrzostw. Do ostatniej chwili trwały prace np. na budowie fragmentu autostrady A2 - między Strykowem a Konotopą. Nie wszystkie odcinki były jednak w pełni gotowe na czas turnieju. Dzięki zmianom ustawy, samochody osobowe i autobusy mogły się poruszać po odcinkach, które zyskały status „przejezdnych”. Mimo że w wielu przypadkach dostępne były tylko fragmenty dróg szybkiego ruchu, stanowiły one już pewne ułatwienie dla podróżnych. W czasie trwania turnieju, nadal budowano nowe odcinki dróg, zatem w niektórych miejscach, kierowcy mogli napotykać na utrudnienia w ruchu. Dnia 9 czerwca 2012 r. Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad umieściła na swojej stronie internetowej informację, że od tego dnia do dyspozycji kierowców było 1196,5 km autostrad i 849,3 km dróg ekspresowych, w sumie 2045,8 km dróg szybkiego ruchu. W ciągu dwóch ostatnich tygodni przed rozpoczęciem Mistrzostw, oddano do użytku 119 km autostrad i 64 km dróg ekspresowych.

Kibice mogli korzystać również z przewozów autobusowych. Tego typu podróże trwają często dłużej, aniżeli innymi środkami transportu. Ponadto są mało konkurencyjne w porównaniu do przejazdów samochodami osobowymi, którymi można dotrzeć bliżej celu i szybciej. W przypadku przejazdów w większym gronie, przejazd samochodem może być bardziej opłacalny. W tym wypadku dużo zależy od polityki cenowej przewoźnika. Na rynku autobusowym funkcjonują przedsiębiorstwa, które mogą stanowić konkurencję dla innych

środków transportu, oferując bilety w przystępnych cenach. Należy podkreślić, że ze względu na siatkę połączeń, kibice mieli możliwość przejazdów autobusami z 4 miast gospodarzy Mistrzostw do różnych miejscowości w Polsce, zarówno bliżej zlokalizowanych, jak i tych bardziej oddalonych. Na niektórych trasach możliwe były przejazdy nocą, zatem istniała szansa powrotów do domów po meczach. Niestety w niektórych przypadkach stan techniczny dworców mógł jednak zniechęcać do podróży autobusami. Ponadto przewoźnicy oferowali także połączenia międzynarodowe. Kibice wynajmowali również autokary na terenie Polski i całymi grupami przemieszczali się do miast gospodarzy np. Irlandczycy przebywający w czasie Mistrzostw w Bydgoszczy.

W transporcie miejskim dużą rolę odegrał transport szynowy (tj. tramwajowy, kolejowy - szybkie kolejki miejskie) oraz drogowy (autobusowy, samochodowy). W dojazdach na stadiony, kibice korzystali również z taksówek. Niektórzy przemieszczali się pieszo. Dla przyjeżdżających do miast samochodami, tworzono specjalne strefy „parkuj i jedź” lub „parkuj i idź”.

Transport Wodny

W przypadku Mistrzostw Europy w piłce nożnej, śródlądowe drogi wodne, jako szlaki transportowe miały bardzo małe znaczenie. Jednak, gdyby reprezentacja Niemiec rozgrywała mecze fazy grupowej w Polsce, można by się spodziewać zainteresowania naszych zachodnich sąsiadów transportem tego typu. Ożywiłoby to żeglugę na drodze wodnej E-70, na której powstały nowe mariny.

Jednym z państw, położonych w obrębie basenu Morza Bałtyckiego, z którym Polska ma połączenia promowe, jest Szwecja. Reprezentacja tego kraju brała udział w Mistrzostwach, jednakże mecze rozgrywała na terenie Ukrainy. Celem kibiców ze Szwecji nie był zatem przyjazd (przyłynięcie) do Polski. Transport morski miał również małe znaczenie podczas imprezy sportowej, jaką było Euro 2012.

Podsumowanie

Przygotowania do Mistrzostw Europy w piłce nożnej trwały dość długo. Dotyczyły wielu aspektów m.in. rozbudowy i modernizacji infrastruktury transportowej, tworzenia specjalnych rozkładów jazdy środków transportu, czy też rozbudowy bazy noclegowej. Należy zwrócić uwagę na fakt, iż czasami błędnie mówiono, że niektóre inwestycje wykonano specjalnie na Euro 2012.

W przypadku bazy noclegowej, znacznym ułatwieniem dla kibiców było funkcjonowanie dużej liczby obiektów noclegowych różnych kategorii. Jednak w wielu obiektach, zlokalizowanych w miastach gospodarzach, wzrosły na czas Euro 2012 ceny zakwaterowania. Mogło to zniechęcić część kibiców do przenocowania w danym mieście, skracając przy tym czas ich pobytu. Niektórzy prawdopodobnie z tego powodu zrezygnowali z noclegów. Mimo to odnotowano znaczące wzrosty liczby turystów niektórych narodowości, korzystających z noclegów w 2012 r., w miastach gospodarzach Mistrzostw. Wzrosty odnotowano też w przypadku liczby udzielonych im noclegów. W niektórych przypadkach, przekraczały 100%, w stosunku do lat wcześniejszych.

Dzięki odpowiedniemu przygotowaniu, w czasie Euro 2012, porty lotnicze ustanawiały rekordy obsłużonych pasażerów oraz wykonywanych operacji lotniczych. Wielu kibiców przylatywało również wycarterowanymi samolotami. Niestety gorzej prezentowała się sytuacja w transporcie lądowym. Miało to miejsce ze względu na niewystarczającą i rozdrobnioną sieć dróg szybkiego ruchu oraz niezadawalający stan infrastruktury kolejowej.

Bibliografia:

1. Berezowski S., 1975, Zarys geografii komunikacji, PWN, Warszawa.

2. Biliński H. (red.) i in., 1992, Euro, historia Mistrzostw Europy, Encyklopedia piłkarska FUJI, tom 3., Wyd., GiA, Katowice
3. Chudoba T., 2008, Teoria i metodyka turystyki, Wyd. Difin, Warszawa.
4. Czerwiński J., 2007, Podstawy turystyki, Wyd. PWSZ, Legnica.
5. Ćwik T., Filipowicz Z., 1962, Założenia polskiej polityki turystycznej. Ruch turystyczny, z.1., Szkoła Główna Planowania i Statystyki, Warszawa.
6. Gaworecki, W. W., 1997, Turystyka, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
7. Gilewska K., 2013, Euro 2012 w Polsce a transport i baza noclegowa, Archiwum Instytutu Geografii UKW, Bydgoszcz (maszynopis pracy magisterskiej).
8. Krawczyk Z., 2005, Globalne i krajowe tendencje rozwoju turystyki, [w:] Krawczyk Z. i in., Turystyka jako dialog kultur, WSE, Warszawa.
9. Lijewski T. 2001, Turystyka [w:] Fierla I. (red.), Geografia gospodarcza Polski, PWE, Warszawa.
10. Nowakowski M. 2000, Makroocenienie hotelarstwa, GWSH, Katowice.
11. Potrykowski M., Taylor Z., 1982, Geografia transportu, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
12. Rydzkowski W., Wojewódzka-Król K. (red.), 2005, Transport, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa.
13. Szostak D., 2004, Podstawy hotelarstwa, Wyd. Naukowe Uniwersytetu Szczecińskiego, Szczecin.
14. Wrona J. (red.), 2006, Podstawy geografii ekonomicznej, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
15. www.airport.gdansk.pl
16. www.airport-poznan.com.pl
17. www.airport.wroclaw.pl
18. www.lotnisko-chopina.pl
19. www.gddkia.gov.pl
20. www.pkpsa.pl
21. www.stat.gov.pl