


Piotr Trzepacz

 <https://orcid.org/0000-0001-5854-9328>

Uniwersytet Jagielloński w Krakowie

Wydział Geografii i Geologii

Instytut Geografii i Gospodarki Przestrzennej

piotr.trzepacz@uj.edu.pl

STADION PIŁKARSKI W PRZESTRZENI MIASTA: PRZEMIANY LOKALIZACJI DUŻYCH OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY PIŁKARSKIEJ

Abstrakt: W artykule omówiono zmiany w przestrzennym rozmieszczeniu dużych obiektów infrastruktury sportowej (stadionów) umożliwiających organizację rozgrywek piłkarskich. Celem pracy jest wskazanie kierunków zmian przestrzennego rozmieszczenia dużych stadionów piłkarskich w miastach oraz identyfikacja cech zagospodarowania ich bezpośredniego sąsiedztwa. Badaniem objęto 895 stadionów piłkarskich, mieszczących przynajmniej 10 tys. widzów oraz ich otoczenie. Uwzględniono stadiony z 47 (na 55) państw należących do Unii Europejskich Związków Piłkarskich (UEFA). Przeprowadzona analiza cech zagospodarowania bezpośredniego sąsiedztwa stadionów dała możliwość określenia zarówno korzyści, jak i potencjalnych trudności wynikających z tworzenia coraz większych obiektów w coraz większej odległości od centralnej części miasta. W pracy wykazano, że w przypadku wszystkich wyróżnionych kategorii wielkościowych miast wzrosła średnia odległość położenia stadionów od centrum. Stadiony budowane współcześnie (powstałe po 2000 r.) wznoszone są na obszarach peryferyjnych miasta, a w sąsiedztwie tych obiektów rzadziej występuje zabudowa mieszkaniowa, zaś standardem stają się duże przestrzenie parkingowe.

Słowa kluczowe: stadion, infrastruktura sportu, infrastruktura piłkarska, wzorce lokalizacji, użytkowanie ziemi.

THE FOOTBALL STADIUM IN URBAN SPACE: LOCATIONAL CHANGES TO LARGE-SCALE FOOTBALL INFRASTRUCTURE

Abstract: This paper shows changes in the location of large-scale sport infrastructure (stadiums) whose major purpose is football. Research was conducted for the adjacent areas of 895 football stadiums with at least 10 000 seats for spectators and covers 47 (out of 55) countries of the Union of European Football Associations (UEFA). Analysis of the developments carried out in the direct neighbourhood of stadiums brought an opportunity to establish both the benefits and potential difficulties arising from creating large stadiums at a greater distance from the central part of a city. The paper shows that the average distance between stadiums and urban centres increased for all cities in all size categories. Stadiums built recently (after the year 2000) were constructed on the peripheries of the cities and in their neighbourhoods housing development is rare but large parking spaces have become standard.

Keywords: stadium, sport infrastructure, football infrastructure, location patterns, land use.

1. WPROWADZENIE

Rozmieszczenie obiektów sportowych w miastach oraz zarządzanie nimi jest zagadnieniem intensywnie dyskutowanym. Stare obiekty należy dostosowywać do nowych i wciąż rosnących oczekiwań kibiców biorących udział w wydarzeniach sportowych. W przypadku gdy zachodzi potrzeba budowy nowych stadionów, wybór ich lokalizacji okazuje się być szczególnym wyzwaniem. Nowy stadion nie jest bowiem tylko obiektem infrastruktury, który przez swoją fizyczność (powierzchnię, kubaturę) kształtuje miasto. Kreuje on także przestrzeń o dużym znaczeniu społecznym i ekonomicznym. Mogą być tworzone na nim nowe miejsca pracy, ale może także stanowić, przynajmniej

pośrednio, przyczynę napięć (np. będąc postrzeganym jako źródło hałasu, nadmiernego obciążenia środków transportu czy wywołując poczucie zagrożenia aktami wandalizmu, szczególnie ze strony niezadowolonych wynikiem meczu kibiców).

W ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat przeobrazeniu uległa nie tylko wielkość stadionów, konstrukcja, funkcje oraz ich lokalizacja. Zmieniły się także oczekiwania i cele stawiane tym obiektom z perspektywy miasta i przestrzeni w jakiej są umiejscowione. Za szczególny przykład można uznać budowę nowego stadionu dla Belfastu (Bairner, 2006). Celowo zdecydowano o zlokalizowaniu obiektu poza obszarami związanymi

z jedną ze stron trawiącego to miasto konfliktu. Miało to na celu stworzenie apolitycznej przestrzeni, która zostanie wykorzystana do kreowania nowego wizerunku miasta.

Stadiony piłkarskie z jednej strony funkcjonują w czasie poprzedzającym mecz i następującym po nim jako przestrzenie o dużym znaczeniu społecznym, a z drugiej przyjmują rolę nie-miejsc, na co zwraca uwagę Robinson (2010). Zauważa ona, że do pewnego stopnia stadiony funkcjonują jako pewne zbiorowe wyobrażenie. Miliony widzów oglądających mecze jedynie w telewizji często nigdy nie mają możliwości odwiedzenia stadionów, na których odbywają się rozgrywki. Lasch (1988) jest w swoich poglądach bardziej zasadniczy. Uważa, że sport, stając się masowym widowiskiem rozrywkowym, ulega degradacji poprzez jego oderwanie od lokalnej społeczności, która w początkowych etapach historii futbolu budowała swoje więzi częściowo wokół tej dyscypliny sportu, a przestrzennie w powiązaniu z boiskiem czy stadionem. Takie zagrożenia mogące skutkować osłabianiem społeczności kibicowskiej (tej w wymiarze lokalnym) dostrzega też Giulianotti (2005). W społecznych skutkach budowy stadionów można widzieć zarówno pewne zagrożenia, jak i szanse. Nowe inwestycje wzbudzają obawy wśród społeczności lokalnej, a powstawanie obiektów sportowych często wyzwała syndrom NIMBY (Not In My Back Yard – 'nie na moim podwórku'). Plany budowy spotykają się z protestami ze strony mieszkańców obszaru, w obrębie którego taka inwestycja ma być realizowana (Ahlfeldt, Maennig, 2010).

W rozważaniach towarzyszących planom rozwoju infrastruktury piłkarskiej w miastach wciąż dominuje aspekt ekonomiczny. Ostatnie dekady to też czas budzenia się pewnej refleksji wobec ogromnych inwestycji, jakich wymagają wielkie wydarzenia sportowe. Organizowanie olimpiad czy mistrzostw świata w piłce nożnej postrzegane jest coraz częściej jako sprzeczne z ideałami zrównoważonego rozwoju (Tziralis, Tolis, Tatsiopoulos, Aravossis, 2008). Inwestycje w budowę nowych, olbrzymich stadionów piłkarskich wywołały ostre konflikty w Brazylii czy w Republice Południowej Afryki (Trzepacz, 2015a). Przy wielkich dysproporcjach w dochodach ludności i deficycie rozwiązań z zakresu podstawowych wymiarów poziomu życia finansowanie budowy takich obiektów nie jest już rozpatrywane wyłącznie w kategoriach ekonomicznego katalizatora, ale jako działanie wątpliwe moralnie. Wyzwaniem i kolejnym źródłem kosztów staje się zarządzanie obiektami sportowymi po zakończeniu imprezy, na cele której zostały, często wielkim wysiłkiem, wybudowane. Za szczególnie ciekawy przykład można uznać stadion Mané Garrincha w Brazylii – wybudowany z wielkim rozmachem na mundial, który odbył się w Brazylii w 2014 r. W niespełna rok od ostatniego gwizdka na murawie obiekt zaczął pełnić funkcję dworca autobusowego.

Dyskusja nad rozmieszczeniem stadionów nie ustaje również ze względu na obawy dotyczące ich wpływu na jakość życia osób mieszkających w sąsiedztwie. Badania prowadzone przez Bale'a (1990) wykazały, że dla osób zamieszkujących w odległości do 2 km od stadionu (dotyczy to 37 wybranych brytyjskich obiektów) zjawisko chuligańskich zachowań części kibiców nie stanowi największego źródła uciążliwości wynikających z takiego sąsiedztwa. Zwraca się uwagę przede wszystkim na dostępność miejsc parkingowych przy okazji większych wydarzeń sportowych i kongestię, która im towarzyszy. Badania te pokazały problem patologicznych zachowań związanych z kibicowaniem jako zbyt uwydatniony przez media. Cytowany autor podkreśla, że skupianie się na chuligaństwie sprawia, iż inne konsekwencje funkcjonowania infrastruktury sportowej są niedostrzegane. W kolejnej publikacji (Bale, 1993a) mowa jest o mechanizmach funkcjonowania uciążliwości, wskazywanych przez ludzi mieszkających w sąsiedztwie stadionów piłkarskich, w czasie poprzedzającym mecz i następującym po nim. Jedną z wymienionych niedogodności jest wydłużanie się czasu obciążenia lokalnych ulic pozostawionymi przy nich samochodami, w związku z chęcią świętowania przez kibiców na stadionie zwycięstwa danej drużyny. Respondenci uczestniczący w badaniach na temat oddziaływania obiektów piłkarskich zwracali uwagę na to, że ich obawy wiążą się także z innym, niż mogłoby się wydawać, źródłem zagrożenia bezpieczeństwa, wskazując np. na ograniczenia w możliwościach dojazdu karetki pogotowia ratunkowego czy straży pożarnej.

Podsumowując, problem miejsc parkingowych, których potencjał w zasięgu stadionu najczęściej jest niedostateczny, urasta do największej bariery i głównego źródła konfliktu między mieszkańcami okolic takiego obiektu a chcącymi korzystać z niego kibicami. Przy decyzjach lokalizacyjnych oraz konstrukcyjnych (architektonicznych) problem przestrzeni parkingowej nabiera zatem szczególnego znaczenia. Po pierwsze – obiekty te generują duże zapotrzebowanie na miejsca parkingowe. Po drugie – jeśli stadion nie pełni innych funkcji i miejsca te nie mogą być wykorzystywane przez innych użytkowników, to zajmują one dużą powierzchnię (dodatkowo nieprzepuszczalną lub trudno przepuszczalną co generuje dodatkowe obciążenie środowiskowe), a nie są tak intensywnie użytkowane, jak wymagałby tego rachunek ekonomiczny. Potrzeby parkingowe należy zatem uznać za istotną kwestię, która może wpływać na lokalizację nowych stadionów oraz zagospodarowanie ich sąsiedztwa.

Wbrew powszechnym przekonaniom, okolice stadionów nie są także miejscem, w którym najczęściej dochodzi do incydentów na tle chuliganizmu futbolowego. Według Frosdicka i Newtona (2006) jedynie ok. 1/5 z nich dotyczy otoczenia stadionu, a drugie tyle ma miejsce w granicach obiektu. Takie wnioski płyną

z analizy statystyk chuliganizmu w Anglii i Walii na podstawie danych National Criminal Intelligence Service (NCIS). Większość zdarzeń nie jest przestrzennie związana ze stadionem. Można zatem zaryzykować stwierdzenie (wymagające jednak mocniejszego empirycznego potwierdzenia), że relokacja stadionu czy stadionów w miastach naznaczonych konfliktami kibicowskimi nie doprowadzi do ich zneutralizowania.

Jak zauważa Bale (1993b) stadiony przeszły głęboką transformację także w innym znaczeniu. Pierwotnie ich konstrukcja pozwalała na interakcje między zawodnikami i widzami, zaś współcześnie grupy te są restrykcyjnie oddzielone od siebie – tak jak i poszczególne grupy kibiców. Choć zmianie ulega forma stadionu, to niezmiennym pozostaje jego znaczenie w przestrzeni, które Bale (1993a) przedstawia jako przykład topofilii. W przywoływanej za Tuanem (1974) koncepcji tym terminem określa się emocjonalne więzi człowieka ze środowiskiem. Wspomniany wyżej Bale traktuje futbol jako czynnik scalający uczucia (sentymnt) kibiców z określonym miejscem, pełniący w ten sposób rolę katalizatora, który umożliwia wytwarzanie takich relacji. Autor ten idzie zatem znacznie dalej w swych rozważaniach na temat roli, jaką w przestrzeni odgrywa futbol, a konkretnie stadion. Te refleksje stanowiły jedną z inspiracji do podjęcia badania nad przemianami rozmieszczenia stadionów.

Obserwowanie różnorodnych zależności, zachodzących między funkcjonowaniem stadionów piłkarskich a ich otoczeniem, stało się źródłem inspiracji do podjęcia badań nad ich relacjami z przestrzenią zurbanizowaną lub urbanizującą się. Za cel główny badania przyjęto określenie kierunków zmian przestrzennego rozmieszczenia dużych stadionów piłkarskich w miastach oraz identyfikację cech zagospodarowania ich bezpośredniego sąsiedztwa.

2. METODA BADANIA

W niniejszej pracy celowo zamiennie używa się określeń „infrastruktura sportowa” oraz „infrastruktura piłkarska”. Ma to na celu podkreślenie, że w badaniu skoncentrowano się na tych obiektach, które służą przede wszystkim rozgrywkom piłki nożnej. Ta kategoria nie wyczerpuje wszystkich obiektów sportowych, ale została uznana za właściwą. Cechy lokalizacji obiektów infrastruktury piłkarskiej zbadano na podstawie analizy obrazów satelitarnych dostępnych dzięki aplikacji Google Earth. Do obiektów dużych zaliczono takie, które umożliwiają uczestnictwo w wydarzeniu sportowym przynajmniej 10 tys. widzów. Uwzględniono stadiony piłkarskie z 47 państw członkowskich UEFA, nie brano pod uwagę jedynie tych krajów, które nie posiadają tak dużych stadionów lub informacja o ich wielkości

i czasie założenia była niepełna. Lista stadionów została sporządzona na podstawie informacji publikowanych w serwisie internetowym Transfermarkt (2020), który jest jednym z najważniejszych (od blisko 20 lat) źródeł informacji o piłce nożnej w skali światowej. Nie istnieje inny sformalizowany rejestr stadionów, zwłaszcza w skali całego kontynentu lub dla wszystkich państw członkowskich UEFA. Dzięki informacjom publikowanym na stronie internetowej Transfermarkt (2020) zidentyfikowano 895 stadionów, które włączono do badań.

Po ustaleniu listy badanych obiektów (z lokalizacją i datą budowy) każdy stadion został zlokalizowany przy użyciu Google Earth (2020), a następnie, dzięki analizie dostępnego dla niego materiału teledetekcyjnego, określono występujące w jego bezpośrednim sąsiedztwie formy zagospodarowania terenu oraz określono w jakim stopniu otoczenie tego obiektu stanowi zabudowa. W zakresie form zagospodarowania wyróżniono: tereny zielone, obiekty przemysłowe i usługowe, rolnictwo, inne obiekty sportowe, zabudowę jednorodziną, wielorodziną, powierzchnię parkingową oraz infrastrukturę transportu (drogi, linie kolejowe).

Przygotowano bazę danych, która uwzględniała odległość między stadionem a centrum miasta. Należy zaznaczyć, że określenie, jaki obszar tak różnorodnego zbioru miast stanowi ich centrum, było dużym wyzwaniem. Przyjęto zatem za punkt wyjścia do pomiaru odległości definicję Wolaniuk (2012), która opisuje centrum miasta jako wyodrębniający się obszar pod względem funkcjonalnym, instytucjonalnym, przestrzennym i społecznym. W przestrzeni każdego badanego miasta ustalono lokalizację obszaru odpowiadającego tej definicji, a następnie z jego punktu centralnego zmierzono fizyczną odległość w linii prostej do stadionu. Taka miara była niezbędna do podjęcia próby wskazania zmieniających się cech lokalizacji obiektów infrastruktury piłkarskiej.

3. LOKALIZACJA STADIONÓW PIŁKARSKICH WOBEC CENTRALNEJ CZĘŚCI MIASTA

Stadiony piłkarskie uznane w niniejszej pracy za duże (mieszczące ponad 10 tys. widzów) najczęściej nie są zlokalizowane w ścisłym centrum miasta, ale w jego otoczeniu lub w zasięgu wielkich osiedli mieszkaniowych. Wynika to w dużej mierze z faktu, że są wielkokubaturowe i zajmują dużą powierzchnię. Ponadto nawet te, które powstały ponad 100 lat temu, były najczęściej nowym elementem zagospodarowania i pojawiały się jako wtórne wobec wykształconej struktury przestrzennej miasta. Wprowadzano je najczęściej tam, gdzie pozwalała na to obecność wolnych terenów – te natomiast szybko stawały się dobrem deficytowym miast,

a stadiony budowano coraz większe. W przypadku miast o wielkości do 100 tys. mieszkańców średnia odległość stadionu od centrum miasta w ciągu ostatnich 100 lat wzrosła z 1,3 do 2,4 km (tab. 1). Przedział odległości od 1 do 2,5 km pozostał tym, w obrębie którego stadiony były budowane najczęściej w całym badanym okresie. Znacznie bardziej wyraźna zmiana odległości nastąpiła w przypadku miast większych – obu przyjętych kategorii wielkościowych, czyli zarówno tych w przedziale od 100 tys. do miliona mieszkańców, jak i tych jeszcze większych. W pierwszym przypadku średnia odległość stadionów powstałych przed 1920 r. była taka, jak ta, którą osiągnęły mniejsze miasta w ostatnim badanym dwudziestolecu. Natomiast obiekty zbudowane po 2000 r. znalazły się w wyraźnie większej odległości od centrum miasta – średnia odległość wzrosła z 2,4 do 3,7 km. W miastach do miliona mieszkańców wciąż najwięcej stadionów zlokalizowanych jest w przedziale od 1 do 2,5 km. Ich udział jednak wyraźnie spadł. Najznacniejsza skala przeniesienia (czy raczej przestrzennego przesunięcia) funkcji sportowej przez tworzenie dużych obiektów piłkarskich charakteryzowała miasta największe (ponad milion mieszkańców). W tym przypadku żaden stadion, wśród badanych w ostatnich dekadach, nie powstał bliżej niż w odległości 2,5 km od centrum, a średnia odległość dla wszystkich powstałych przekroczyła 9 km. Jest to również ta wielkość miasta, w przypadku której zmienił się dominujący przedział odległości. Stadiony zbudowane w dwudziestym stuleciu najczęściej powstawały między 2,5 a 5 km od centrum. Pierwsze dekady XXI w. to najwyższy udział kolejnego przedziału odległości, czyli między 5 a 10 km. Trzeba oczywiście pamiętać, że przy tak dużej liczbie badanych przypadków uwarunkowania rozwoju miast, w tym intensywność i skala (również przestrzenna) ich rozlewania się i wypierania niektórych funkcji, będą bardzo zróżnicowane. Nie zmienia to jednak faktu, że ogólny obraz wskazuje na istotne przestrzenne przesunięcie funkcji sportowej.

Dlaczego duże stadiony zostały wypchnięte na obrzeża miasta? Wydaje się, że decydują o tym dwie podstawowe przyczyny. Pierwsza to zmieniające się oczekiwania wobec stadionów, a co za tym idzie, aby móc je zrealizować trzeba było podjąć decyzję o ich relokacji. Rosnąca terenochłonność budowanych współcześnie obiektów infrastruktury piłkarskiej spowodowana była m.in. rozwojem ich funkcji. Pierwotnie wyznaczano jedynie teren boiska, miejsce gry. Wraz z rosnącą popularnością piłki nożnej pojawiła się potrzeba zamieszczenia coraz większej liczby entuzjastów tego sportu. Konieczność przygotowania wystarczającej liczby miejsc na trybunach doprowadziła do zwiększenia powierzchni zajmowanej przez te obiekty. Wraz z komercjalizacją futbolu przestrzeń stadionów stała się także miejscem wymagającym dodatkowych

pomieszczeń przeznaczanych dla podmiotów handlowych i usługowych – począwszy od sklepów oferujących pamiątki klubowe, odzież sportową i sprzęty związane z uprawianiem sportu aż po gastronomię. Wznoszenie obiektów sportowych na obrzeżach obszaru zurbanizowanego teoretycznie buduje potencjał pozwalający na stworzenie dobrych warunków do rozwoju danej dyscypliny sportu, ale wiąże się z pewnymi zagrożeniami dla osiągnięcia zadowalających efektów ekonomicznych. Stadion może gościć tysiące ludzi i w ten sposób okazjonalnie pokrywać koszty funkcjonowania, m.in. dzięki sprzedaży biletów. Ponieważ rozgrywki sportowe są wydarzeniami nieregularnymi, dlatego też przy budowie stadionów zakładana jest potrzeba stworzenia warunków do organizowania innych wydarzeń niż sportowe i korzystania z ich przestrzeni do celów, które uniezależnią funkcjonowanie obiektów od kalendarza rozgrywek. W ten sposób stadiony stały się wielofunkcyjne, oferuje się w nich wynajem przestrzeni biurowej, wystawienniczej oraz konferencyjnej. Piłka nożna lub szerzej funkcja sportowa wciąż dominuje w powierzchni takiego obiektu, ale nie jest jedyną. Trzeba jednocześnie zauważyć, że chociaż w omówionym zakresie wielkie stadiony stały się wielofunkcyjne, to w wymiarze czysto sportowym obiekty nowobudowane i przebudowy starych zmierzają do sportowej monofunkcyjności (Feddersen, Meaning, 2009). Oznacza to, że poza przeznaczeniem do rozgrywania meczów piłki nożnej nie zakłada się ich wykorzystywania np. przy organizacji imprez lekkoatletycznych. Z konstrukcji obiektów eliminuje się bieżnie, które dawniej były częstym wyposażeniem stadionu otaczającym boisko. Uznano jednak, że aby zainteresować udziałem w meczach większą liczbę widzów, należy zbliżyć ich do murawy boiska.

Budowa nowych dużych stadionów, których lokalizacji sprzyjają głównie przedmieścia, ma też swoją drugą przyczynę. Stanowi ją połączenie ambicji z przekonaniem o tym, że wyposażenie miasta w imponujący obiekt ma szczególną wartość wizerunkową. Taki cel może zostać przyjęty nawet jeśli nie wskazuje na niego ranga drużyn, które mają trenować na obiekcie i zdobywać sportowe laury. W realizacji projektów tego typu upatruje się efektu katalitycznego dla miasta. W jego architekturze i chęci zobaczenia dzieła znanego twórcy takich projektów dostrzega się szansę na przyciągnięcie turystów, którzy w ten sposób wygenerują kolejne przychody i miejsca pracy. Te oczekiwania uzupełniają także jeszcze trudniejsza do zmierzenia potrzeba istnienia w globalnej świadomości jako miejsca liczącego się, które wciąż w mniemaniu niektórych włodarzy miast określa pozycja w rankingach – np. miast-posiadaczy największych stadionów.

Przedstawione wyżej rozważania nie wyczerpują możliwych przyczyn przesunięcia przestrzennego funkcji sportowej, o której mowa w niniejszym artykule.

Tabela 1. Lokalizacja stadionów piłkarskich (powyżej 10 tys. widzów) wobec centrum miasta w państwach UEFA

Okres budowy	Liczba mieszkańców	Średnia odległość od centrum	Odległość od centrum miasta (km)										
			liczby bezwzględne					%					
			<1,0	1,0-2,5	2,5-5,0	5,0-10,0	>10,0	Razem	<1,0	1,0-2,5	2,5-5,0	5,0-10,0	>10,0
przed 1920		1,3	12	27	1	0	0	40	30,0	67,5	2,5	0,0	0,0
1920-1940		2,4	10	40	7	0	0	57	17,5	70,2	12,3	0,0	0,0
1940-1960		1,6	15	27	8	1	0	51	29,4	52,9	15,7	2,0	0,0
1960-1980	<100 tys.	1,9	8	32	10	1	0	51	15,7	62,7	19,6	2,0	0,0
1980-2000		1,9	9	19	8	1	0	37	24,3	51,4	21,6	2,7	0,0
po 2000		2,3	3	19	8	2	0	32	9,4	59,4	25,0	6,3	0,0
przed 1920		2,4	8	37	30	4	0	79	10,1	46,8	38,0	5,1	0,0
1920-1940		2,6	10	55	36	7	0	108	9,3	50,9	33,3	6,5	0,0
1940-1960		2,5	13	54	29	7	1	104	12,5	51,9	27,9	6,7	1,0
1960-1980	100 tys. - 1 mln	2,8	7	38	21	5	3	74	9,5	51,4	28,4	6,8	4,1
1980-2000		3	1	23	17	6	0	47	2,1	48,9	36,2	12,8	0,0
po 2000		3,7	5	33	32	20	2	92	5,4	35,9	34,8	21,7	2,2
przed 1920		6,8	4	6	0	3	5	18	22,2	33,3	0,0	16,7	27,8
1920-1940		5	1	9	11	9	3	33	3,0	27,3	33,3	27,3	9,1
1940-1960		4,9	1	3	12	8	1	25	4,0	12,0	48,0	32,0	4,0
1960-1980	>1 mln	4,6	2	5	7	6	1	21	9,5	23,8	33,3	28,6	4,8
1980-2000		5,8	0	2	5	0	0	7	0,0	28,6	71,4	0,0	0,0
po 2000		9,2	0	0	6	7	6	19	0,0	0,0	31,6	36,8	31,6
		1,9	57	164	42	5	0	268	21,3	61,2	15,7	1,9	0,0
	<100 tys.	2,8	17	44	240	165	49	515	3,3	8,5	46,6	32,0	9,5
	100 tys. - 1 mln	6,1	8	8	25	41	33	115	7,0	7,0	21,7	35,7	28,7
	>1 mln	3,6	82	216	307	211	82	898	9,1	24,1	34,2	23,5	9,1
	Wszystkie												
Razem													

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020).

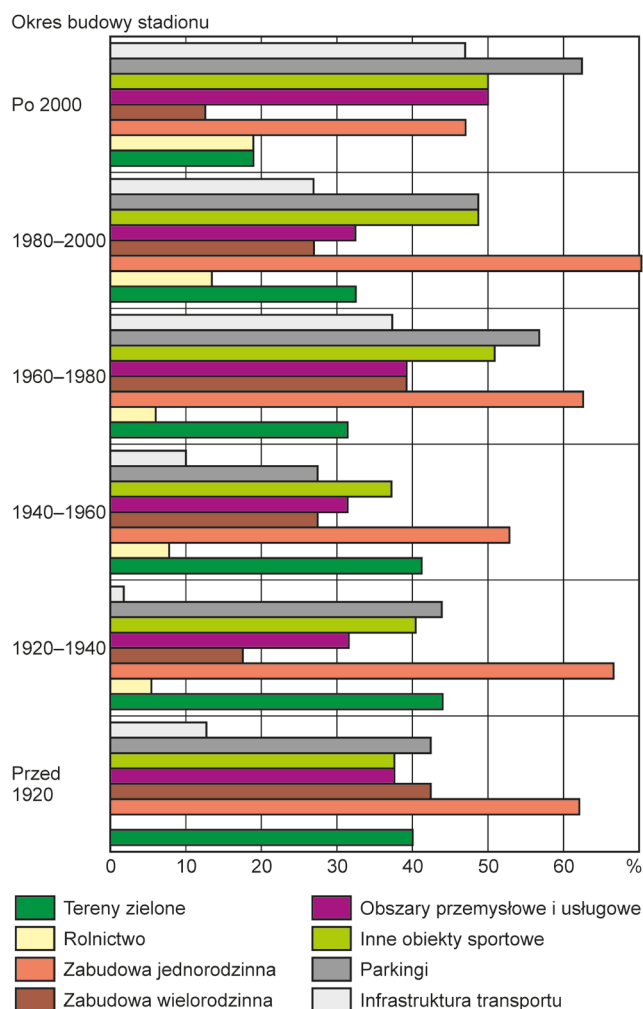
Wskazują na złożoność tła, jakim dla tego rodzaju decyzji lokalizacyjnych mogą być zarówno powierzchnie działek, zmieniające się potrzeby człowieka, ale także polityka, a niekiedy nawet władza, która potrzebuje takich symboli, jak wielki nowoczesny stadion.

4. UŻYTKOWANIE ZIEMI W ŚĄSIEDZTWIE OBIEKTÓW INFRASTRUKTURY PIŁKARSKIEJ

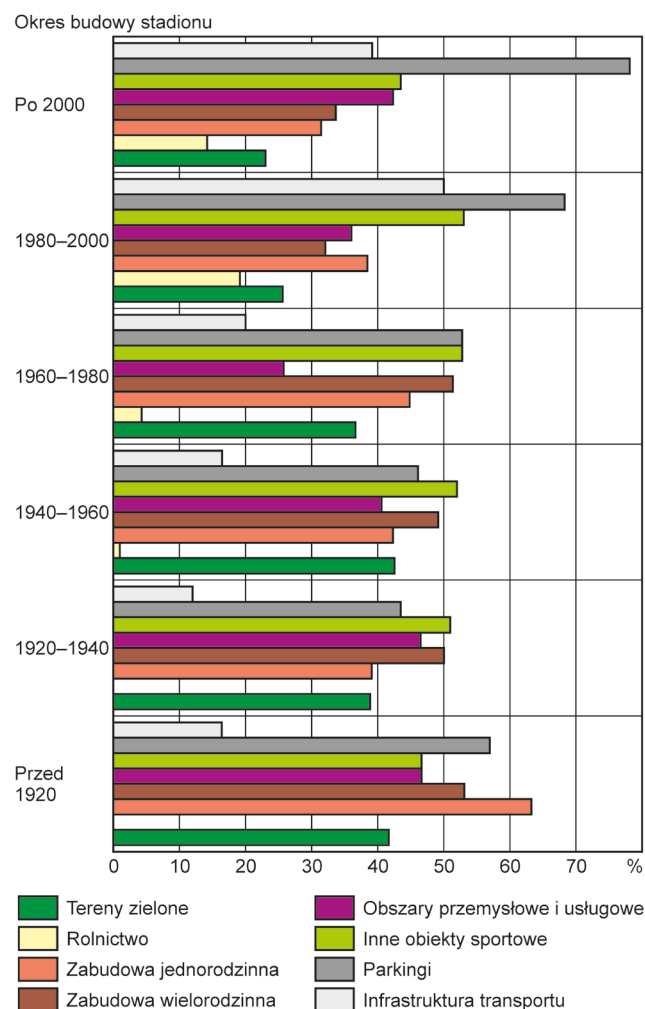
Obserwowany proces wypierania stadionów ku bardziej peryferyjnym obszarom miast oznacza, że zmianie uległy cechy ich otoczenia pod względem zagospodarowania, a tym samym możliwe oddziaływanie. Dowodzą tego wyniki analizy form zagospodarowania terenu występujących w sąsiedztwie stadionu, które

w sposób przejrzysty pokazują znaczenie nowych lokalizacji. Najważniejsze znaczenie mają tu dwie formy zagospodarowania, których zmiana nastąpiła niezależnie od grupy wielkościowej miast (rys. 1–3). Jest to zmniejszenie częstości występowania terenów zielonych i wzrost częstości występowania powierzchni parkingowej.

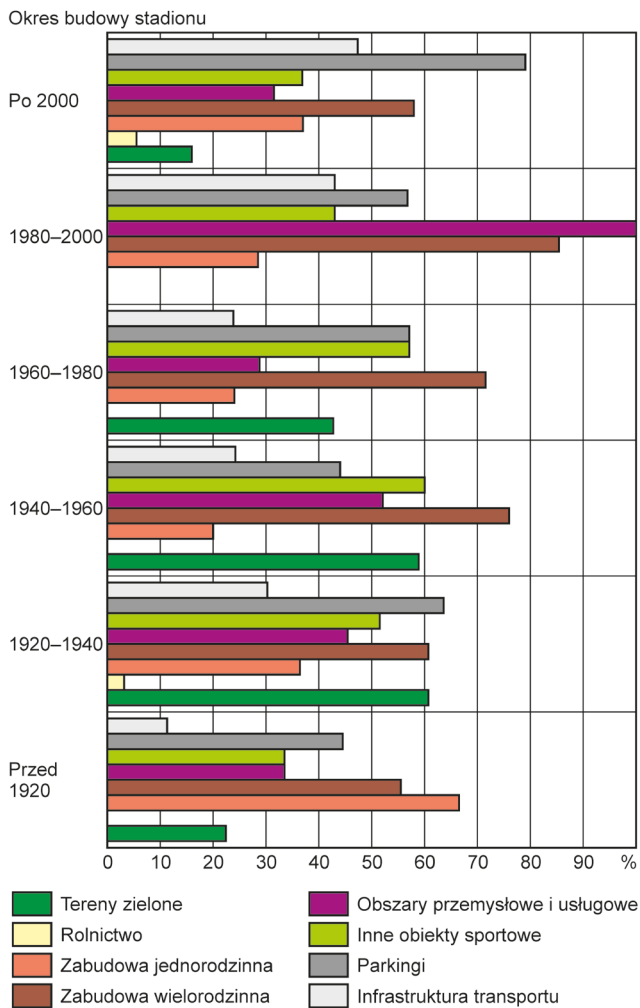
Relokacja stadionu zawsze generuje znaczące dodatkowe potoki ruchu. Są one szczególnym obciążeniem dla systemu transportowego w czasie bezpośrednio związanym z wydarzeniami, które przyciągają tysiące widzów. Podział zadań przewozowych (czyli *modal split*) dla obsługi przykładowych stadionów (weekendowy, kiedy najczęściej organizowane są mecze) pokazuje, że nawet przy lokalizacji w zasięgu stacji kolejowej czy stacji metra oraz obsłudze przez transport autobusowy, taki obiekt i związane z nim wydarzenia wytwarzają zapotrzebowanie na miejsce dla co najmniej



Rysunek 1. Częstość występowania form zagospodarowania terenu w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy w miastach o liczbie ludności mniejszej niż 100 tys. mieszkańców
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)



Rysunek 2. Częstość występowania form zagospodarowania terenu w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy w miastach o liczbie ludności między 100 tys. a 1 mln mieszkańców
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)



Rysunek 3. Częstość występowania form zagospodarowania terenu w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy

w miastach o liczbie ludności ponad 1 mln mieszkańców

Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)

kilku, a nawet kilkunastu tysięcy pojazdów (tab. 2). Analiza przeprowadzona dla stadionu drużyny Tottenham Hotspur w Londynie wykazała, że 85% widzów opuszcza stadion w czasie do 45 minut od ostatniego gwizdka (*Northumberland development project*, 2015). To również pokazuje, jak skrajnie zmienne w układzie dobowym będzie obciążenie systemu transportowego wydarzeniem przyciągającym użytkowników stadionu i unaocznia potrzebę dostosowania do niego rozwiązań komunikacyjnych, ale także tych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa.

Jak już wspomniano, budowa nowego stadionu wymaga zorganizowania miejsc parkingowych, a także dostosowania funkcjonowania komunikacji publicznej do poziomu, który umożliwi kibicom dotarcie na stadion. Trudno zignorować w tym przypadku podobieństwo oddziaływania nowoczesnych stadionów na przestrzeń i jej zagospodarowanie do takiego, jakie towarzyszy budowie wielkich galerii handlowych. Te również mogą zajmować duże powierzchnie, generują zapotrzebowanie na parkingi oraz determinują działanie układu transportowego, co najmniej w skali lokalnej.

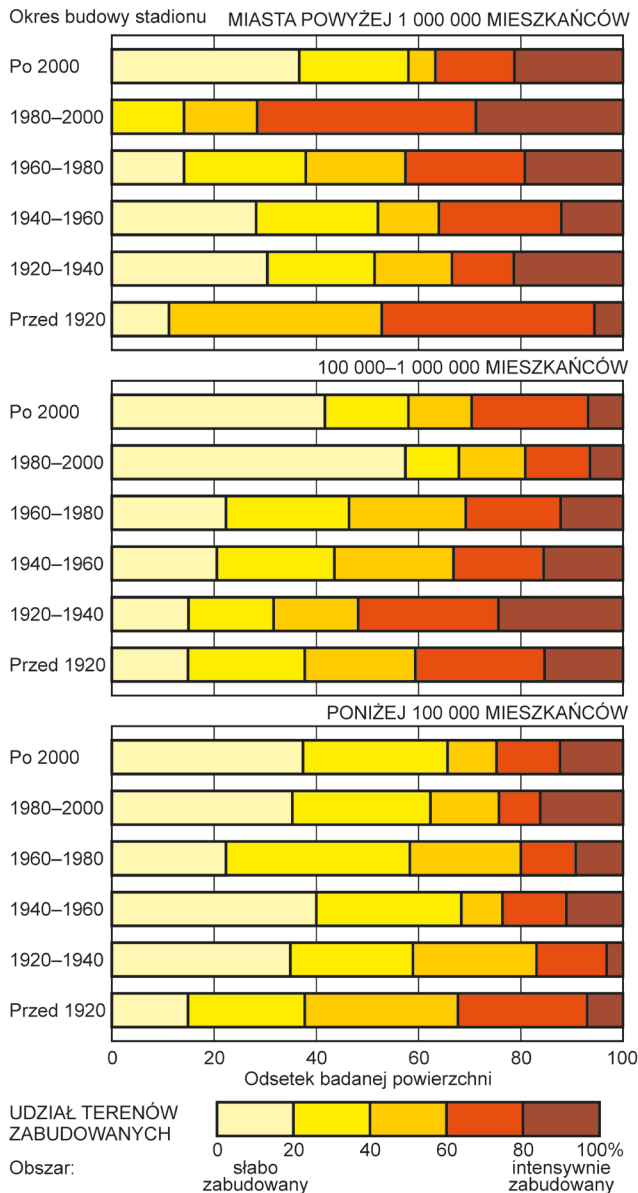
Rozwijanie funkcji sportowej w kierunku peryferyjnych obszarów miasta sprawia, że w grupie stadionów najnowszych jest wyraźnie mniej takich o wyższym poziomie zajęcia otoczenia przez zabudowę (rys. 4). Nie oznacza to jednak, że w ich otoczeniu nie występują obiekty o funkcji mieszkaniowej. Co więcej, stadiony budowane współcześnie w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców w swoim sąsiedztwie mają zabudowę raczej wielorodzinną niż jednorodzinną. Sąsiedztwo budowanych współcześnie stadionów to często nowe osiedla wielorodzinne i apartamentowce.

Obiekty infrastruktury sportowej coraz częściej uczestniczą w procesach suburbanizacji (van Steen, Pellenbarg, 2008). Stadiony piłkarskie wyposażone

Tabela 2. Struktura wykorzystania środków transportu (*modal split*) w celu dotarcia do wybranych stadionów piłkarskich

Środek transportu	Brentford Community Stadium	London Stadium, Stratford	Etihad Stadium	St. Mary's Stadium	Tallaght Stadium	Tottenham Hotspur Stadium
	Londyn	Londyn	Manchester	Southampton	Dublin	Londyn
Samochód (również taxi)	30,0	9,5	65,2	70,5	26,0	43,0
Pieszko	15,0	5,0	6,9	8,0	13,0	1,8
Metro/ pociąg/ tramwaj	40,0	75,0	18,6	5,5	30,0	46,0
Autobus (komunikacja miejska)	10,0	7,0	5,8	8,0	26,0	8,0
Autokar	5,0	2,0	2,9	4,5	5,0	0,2
Inne	0,0	1,5	0,6	3,5	0,0	1,0

Źródło: Opracowanie własne na podstawie *Transport study update* (2013); *London stadium, Stratford. Capacity increase – transport statement* (2019); *Manchester City council* (2014); *Southampton Football Club. Transportation plan 2006–2007* (2007); *Traffic and transport assessment report* (2020); *Northumberland development project* (2015).



Rysunek 4. Częstość występowania stadionów o określonym udziale zabudowy w otoczeniu stadionów według okresu ich budowy oraz liczby mieszkańców miasta
Źródło: opracowanie własne na podstawie materiałów teledetekcyjnych dostępnych w Google Earth (2020)

dotąd np. w infrastrukturę rekreacyjną mogą stać się miejscem spędzania wolnego czasu przez mieszkańców strefy podmiejskiej, nawet jeśli nie wynika to z podstawowej funkcji obiektów. W ten sposób możliwe staje się dodatkowe powiązanie budowli z otaczającą ją przestrzenią społeczno-ekonomiczną – przestaje być wówczas jedynie fizyczną barierą i źródłem natężonego ruchu czy okazjonalnego hałasu. Czynnikiem, który może istotnie wpłynąć na szanse, aby stadion stał się bardziej zintegrowany z przestrzenią w wymiarze społecznym, jest jego otwartość wobec społeczności zamieszkującej sąsiedztwo. Fakt, że stadiony są najczęściej zamknięte, a za ich zwiedzanie nierzadko pobierana jest opłata, utrudnia integrację z otoczeniem.

Koszty uczestniczenia w wydarzeniach mogą stanowić jeszcze poważniejszą barierę. Kozłowska (2008) zauważa istotny rozdzźwięk między wyposażeniem miasta w infrastrukturę sportową a jej realną dostępnością i przydatnością tak dla mieszkańców, jak i dla potencjalnych turystów.

Lokalizowanie stadionów piłkarskich w zewnętrznych strefach aglomeracji ma dodatkową korzyść, która umożliwia kibicom-gościom swobodniejszy dostęp do obiektów. Nie można bowiem zapominać o tym, że mecz nie jest atrakcją jedynie dla mieszkańców miasta, w którym znajduje się stadion, ale także dla przyjezdnych. Budowa tych obiektów w sąsiedztwie węzłów drogowych ma zatem kształtować odpowiedni poziom ich dostępności także z perspektywy zewnętrznej – przykład nowego stadionu dla drużyny Southampton FC w sąsiedztwie autostrady i portu lotniczego (Witherick, Warn, 2003).

5. STADIONY PIŁKARSKIE W PROCESACH KSZTAŁTUJĄCYCH WSPÓŁCZESNE MIASTA

Rozmieszczenie obiektów infrastruktury sportowej oraz ich przeskalowanie zwłaszcza w przypadku drużyn, które nie osiągają wyników satysfakcjonujących mieszkańców miasta, w którym taka kapitałochłonna inwestycja powstaje, generuje konflikty. W Krakowie koszty przebudowy stadionu Wisły Kraków wyniosły blisko 600 mln złotych (Rapalski, 2014). Kolejne miliony miały być przeznaczone na stworzenie dodatkowej powierzchni biurowej pod trybunami, odnowienie zewnętrznej elewacji obiektu, poprawienie warunków bezpieczeństwa, budowę dwóch naziemnych parkingów oraz wykupienie praw autorskich do projektu stadionu (Serafin, 2019). Szczęólnego znaczenia (stricte lokalizacyjnego) nabiera tutaj także fakt, że w bliskim sąsiedztwie funkcjonuje stadion Cracovii, który kosztował 170 mln złotych. Z jednej strony obie drużyny stanowią od 1906 r. niezwykle istotny element krajobrazu kulturowego Krakowa. Z drugiej jednak nie osiągają wyników (zwłaszcza na poziomie konfrontacji międzynarodowych), które mogłyby być uznane za równoważące, choćby w wymiarze symbolicznym, ekonomiczne obciążenie miasta i tym samym jego mieszkańców. Za radykalny uważa się głos mówiący o tym, że oba kluby powinny grać na jednym stadionie (Rapalski, Serafin, 2014). Owen (2003) uświadamia jednak, że zmierzenie wartości klubu dla miasta jest znacznie trudniejsze niż zmierzenie jego wartości dla właścicieli. Ten problem można oczywiście przełożyć na wartość stadionu. Wątpliwościom tym towarzyszy szerszy kontekst relacji angażowania kapitału publicznego (przy budowie stadionów) w przedsięwzięcia, z których korzysta kapitał

prywatny z ograniczonym efektem dla społeczności lokalnej, np. sąsiedztwa takiego obiektu (Delaney, Eckstein, 2012).

Wydaje się, że lokalizowanie stadionów (budowa nowych obiektów) poza centralną częścią miasta będzie rozwiązaniem korzystnym – wyprowadzi z obszaru zabudowanego źródło hałasu, zagrożenie wandalizmem sąsiedztwa takich obiektów itp. Nelson (2002) zauważa jednak, że ich relokacja z obszarów śródmiejskich ma negatywne konsekwencje dla funkcjonujących w zasięgu takiego obiektu podmiotów gospodarczych, zwłaszcza usługowych. Wydarzenia sportowe skupiające nierzadko tysiące widzów przyciągają tłum ludzi, którzy w drodze na stadion o utrwalonym miejscu w tkance miasta dokonują zakupów w funkcjonujących w jego otoczeniu sklepach i drobnych punktach gastronomicznych. Tym samym mimo pewnych uciążliwości wynikających z takiego sąsiedztwa pojawia się też wymierna korzyść. Przesunięcie infrastruktury piłkarskiej poza obszary zurbanizowane czy do ich stref krawędziowych mogło stanowić kolejny cios dla drobnej przedsiębiorczości, zbliżony do efektów oddziaływania handlu wielkopowierzchniowego (Twardzik, 2016).

W funkcji sportowej, której szczególnym wyrazem są omawiane stadiony, upatruje się także narzędzia odnowy miast. Dotyczy to zarówno zdegradowanych śródmieść, jak i podupadłych suburbiów. Pierwsze reprezentują zwłaszcza niektóre amerykańskie miasta – przykład Indianapolis czy Detroit (Trzepacz, 2015b) – gdzie dzięki stadionom umiejętnie przyciągnięto z powrotem do centrów miłośników futbolu amerykańskiego. W Europie doświadczenie rewitalizacji przez wprowadzanie wielkopowierzchniowych obiektów sportowych (piłkarskich) znane jest szczególnie poza centralną częścią regionu miejskiego. Lokowanie nowych stadionów w obszarze podmiejskim, stające się wiodącym rozwiązaniem, nie zawsze było efektem ich wypychania z centrów, ale czasami świadomego przyciągania do przynajmniej niektórych obszarów peryferyjnych. Przykład Paryża pokazuje, że w budowie stadionów w strefie suburbiów w II połowie XX w. upatrywano sposobu na rewitalizację (budowa Stade de France). Wdrożone w tym przypadku rozwiązanie miało zmieniać oblicze Saint-Denis i stymulować jego dalszy rozwój. Jednak to co miało dawać nowy impuls podupadającym suburbiom czy dzielnicom klasy robotniczej, generowało kolejne konflikty. Było bowiem rozpatrywane w kategoriach działań niedemokratycznych – nieuwzględniających zdania mieszkańców (Lewis, 2012).

Wskazane przykłady roli jaką stadiony mogą pełnić dla przestrzeni miejskiej pokazują, że analiza trendów w ich lokalizowaniu to pośrednie odczytywanie symptomów przemian, jakim ulega miasto i jednocześnie możliwość śledzenia ich wpływu jako czynników transformujących przestrzeń zurbanizowaną i urbanizującą się.

6. PODSUMOWANIE

Stadiony piłkarskie na stałe wpisały się w krajobraz miast jako obiekty, które tak ze względu na swoją kubaturę, jak i funkcje wypełniają oraz kształtują przestrzeń – również w wymiarze społecznym czy kulturowym. Ich lokalizacja nie jest obojętna dla miasta, a efekt wykracza poza sam fakt konsekwencji wprowadzania dużych obiektów w strukturę przestrzenną miasta. Fizyczność infrastruktury piłkarskiej to jedynie początek złożonych relacji wytwarzanych i podtrzymywanych dzięki stadionom. W celu pracy zapisano przede wszystkim chęć wskazania kierunku zmiany lokalizacyjnej. Ta nastąpiła bardzo wyraźnie – stadiony zostały wypchnięte z okolic centralnej części miast ku zewnętrznym krawędziom obszaru zurbanizowanego. Ten fakt wpłynął z jednej strony na odmienne cechy użytkowania ziemi w otoczeniu tych obiektów, a z drugiej uruchomił procesy urbanizowania nowych przestrzeni.

Czy w miastach wciąż będą budowane wielkie stadiony, które powstawać będą w jeszcze większej odległości od centrum? W ciągu ostatniej dekady problem budowy nowych obiektów infrastruktury piłkarskiej był przedmiotem ożywionej dyskusji. Zauważa się, że coraz mniej w niej miejsca na sport, a więcej na wymiar komercyjny i efekty ekonomiczne. Dotyczy to nie tylko rozmów o infrastrukturze, ale o sporcie ogółem – zwłaszcza o piłce nożnej. Jednocześnie liczba drużyn piłkarskich, zwłaszcza tych, które potrzebują obiektów mieszczących tysiące widzów wydaje się być bardzo stabilna. Skąd zatem kolejne kosztochłonne i terenochłonne inwestycje w budowę nowych stadionów? Odpowiadają na to cytowani już wcześniej Delaney i Eckstein (2012), którzy zauważają, że budowa takich obiektów jest postrzegana jako bardzo widoczny (dosłownie) sposób pokazania, że miasto jest wciąż silne i ważne. Jeżeli w powiązaniu ze stadionem możliwe będzie wzmocnienie czy zaznaczenie rangi państwa, to wciąż nadaje się takim inwestycjom priorytet w porównaniu z innymi potrzebami (Lewis, 2012). Obserwacja reakcji społecznej na tego rodzaju projekty pokazuje jednak pewną zmianę. Coraz trudniej przekonać mieszkańców miast do tego, że wielki stadion da im wielką drużynę, a to w konsekwencji uczyni wielkim samo miasto.

BIBLIOGRAFIA

- Ahlfeldt, G., Maenning, W. (2010). Stadium architecture and urban development from the perspective of urban economics. *International Journal of Urban and Regional Research*, 34 (3), 629–646. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2010.00908.x>
- Bairner, A. (2006). Titanic town: Sport, space and the re-imagining of Belfast. *City & Society*, 18 (2), 159–179. <https://doi.org/10.1525/city.2006.18.2.159>

- Bale, J. (1990). In the shadow of the stadium: Football grounds as urban nuisances. *Geography*, 75 (4), 325–334.
- Bale, J. (1993a). *Sport, space and the city*. Londyn: Routledge.
- Bale, J. (1993b). The spatial development of the modern stadium. *International Review for the Sociology of Sports*, 28 (2–3), 122–133. <https://doi.org/10.1177/101269029302800204>
- Delaney, K., Eckstein, R. (2012). Local growth coalitions, public subsidized sports stadiums, and social inequality. *Humanity & Society*, 30 (1), 84–108. <https://doi.org/10.1177/016059760603000106>
- Fedderson, A., Maennig, W. (2009). Arenas versus multifunctional stadiums: Which do spectators prefer? *Journal of Sports Economics*, 10 (2), 180–191. <https://doi.org/10.1177/1527002508323821>
- Frosdick, S., Newton, R. (2006). The nature and extent of football hooliganism in England and Wales. *Soccer & Society*, 7 (4), 403–422. <https://doi.org/10.1080/14660970600905703>
- Giulianotti, R. (2005). Sport spectators and the social consequences of commodification. *Journal of Sport and Social Issues*, 29 (4), 386–410. <https://doi.org/10.1177/0193723505280530>
- Google Earth (2020). Pobrane z: <https://www.google.pl/intl/pl/earth/> (30.11.2020).
- Kozłowska, M. (2008). Imprezy sportowe w Bydgoszczy jako przykład atrakcji turystycznej dużego miasta. W: I. Jażdżewska (red.), *XXI Konwersatorium wiedzy o mieście* (s. 227–238). Łódź: Wydawnictwo Uniwersytetu Łódzkiego.
- Lasch, C. (1988). The degradation of sport. W: W.J. Morgan, K.V. Meier (red.), *Philosophic inquiry in sport* (s. 403–417). Champaign: Human Kinetics.
- Lewis, R. (2012). From the “Phoenix of Legends” to the “Ultimate Monument” of the times: Stadia, spectators, and urban development in postwar Paris. *Journal of Urban History*, 38 (2), 319–335. <https://doi.org/10.1177/0096144211429380>
- London stadium, Stratford. Capacity increase – transport statement (2019). Pobrane z: <http://planningregister.londonlegacy.co.uk/swift/MediaTemp/8402-148687.pdf> (30.11.2020).
- Manchester City council (2014). Pobrane z: https://democracy.manchester.gov.uk/Data/Planning%20and%20Highways%20Committee/20140213/Agenda/Item_15__Eithad_Stadium_Etihad_Campus_Manchester.pdf (30.11.2020).
- Nelson, A. (2002). Locating major league stadiums where they can make a difference. *Public Works Management & Policy*, 7 (2), 98–114. <https://doi.org/10.1177/108772402236952>
- Northumberland development project. Stadium major event day transport assessment planning 2015 (2015). Pobrane z: <http://www.planningservices.haringey.gov.uk/portal/servlets/AttachmentShowServlet?ImageName=748287> (30.11.2020).
- Owen, J. (2003). The stadium game: Cities versus teams. *Journal of Sports Economics*, 4 (183), 182–202. <https://doi.org/10.1177/1527002503251710>
- Rapalski, P. (2014). *Wydatki na stadion Wisły nie mają końca. Teraz znów trzeba go poprawić i płacić*. Pobrane z: <https://gazetakrakowska.pl/wydatki-na-stadion-wisly-nie-maja-konca-teraz-znow-trzeba-go-poprawic-i-placic/ar/3593097> (30.11.2020).
- Rapalski, P., Serafin, D. (2014). *Ponad połowa krakowian nie chce, by miasto utrzymywało stadiony Wisły i Cracovii*. Pobrane z: <https://gazetakrakowska.pl/ponad-polowa-krakowian-nie-chce-by-miasto-utrzymywalo-stadiony-wisly-i-cracovii/ar/3640232> (30.11.2020).
- Robinson, J.S.R. (2010). The place of the stadium: English football beyond the fans. *Sport in Society*, 13 (6), 1012–1026. <https://doi.org/10.1080/17430437.2010.491270>
- Serafin, D. (2019). *Stadion Wisły jak finansowa studnia bez dna. Ma wypięknąć za 70 mln zł*. Pobrane z: <https://wiadomosci.onet.pl/krakow/stadion-wisly-w-krakowie-jaki-bedzie-koszt-remon-tu/j601658> (30.11.2020).
- Southampton Football Club. *Transportation plan 2006–2007* (2007). Pobrane z: <http://www.southampton.gov.uk/moderngov/Data/Planning%20and%20Rights%20of%20Way%20Panel/20061107/Agenda/ShowDocumentaspPKID2510.pdf> (30.11.2020).
- van Steen, P.J.M., Pellenbarg, P.H. (2008). Sport and space in the Netherlands. *Tijdschrift voor economische en sociale geografie*, 99 (5), 649–661. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9663.2008.00500.x>
- Traffic and transport assessment report (2020). Pobrane z: <https://consult.sdublincoco.ie/en/system/files/materials/4438/T002%20-%20Traffic%20and%20transport%20assessment.pdf> (30.11.2020).
- Transfermarkt (2020). Pobrane z: <https://www.transfermarkt.com/> (21.11.2020).
- Transport study update (2013). Pobrane z: <http://www.archive.brentfordcommunitystadium.com/wp-content/uploads/2013/04/130120-LRLG-Slide-Inputs-FINAL-100dpi.pdf> (30.11.2020).
- Trzepacz, P. (2015a). Maracana i Camp Nou. Jak zarabiać na stadionach po meczu? *Inwestor*, 2 (97), 34–36.
- Trzepacz, P. (2015b). Rewitalizacja przez sport. *Inwestor*, 6 (101), 28–30.
- Tuan, Y.-F. (1974). *Topophilia: a study of environmental perception and values*. Englewood Cliffs: Prentice-Hall.
- Twardzik, M. (2016). Oddziaływanie galerii handlowych na śródmiejskie ulice handlowe Katowic. *Acta Universitatis Lodziensis. Folia Geographica Socio-Oeconomica*, 23, 67–85. <https://doi.org/10.18778/1508-1117.23.04>
- Tziralis, G., Tolis, A., Tatsiopoulos, I., Aravossis, K. (2008). Sustainability and the Olympics: The case of Athens 2004. *International Journal of Sustainable Development and Planning*, 3 (2), 132–146. <https://doi.org/10.2495/SDP-V3-N2-132-146>
- Witherick, M., Warn, S. (2003). *The geography of sport and leisure*. Cheltenham: Nelson Thornes Ltd.
- Wolaniuk, A. (2012). *Centra miasta*. W: S. Liszewski (red.), *Geografia urbanistyczna* (s. 303–341). Warszawa: Wydawnictwo Naukowe PWN.

Artykuł wpłynął:
1 grudnia 2020
Zaakceptowano do druku:
21 grudnia 2020