

## KONCEPCJE OBSŁUGI KOMUNIKACYJNEJ STADIONU PGE ARENA GDAŃSK – OCENA KRYTYCZNA<sup>19</sup>

**Krzysztof Kopec**

Katedra Geografii Rozwoju Regionalnego, Instytut Geografii  
Uniwersytet Gdański  
ul. Bażyńskiego 4, 80-952 Gdańsk  
e-mail: geokk@univ.gda.pl

### 1. Wstęp

Osiem miast w Polsce i na Ukrainie, gospodarzy Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012, musiało zmierzyć się z problemem organizacji sprawnej komunikacji transportem publicznym w trakcie rozgrywek. Jednak efekt podjętych decyzji będzie odczuwalny nie tylko w trakcie meczów Euro 2012, ale też podczas innych imprez, które będą się odbywały w późniejszym okresie.

Zadanie zorganizowania komunikacji publicznej obsługującej zarówno kibiców jak i mieszkańców nie było łatwe. W większości miast wybudowano nowe stadiony, a wraz z nimi wprowadzono nowe rozwiązania komunikacyjne, dla których pierwszym poważnym testem miało być Euro 2012. Żadne z tych miast nie organizowało wcześniej imprezy o tak dużej liczbie uczestników.

W miastach ukraińskich skala inwestycji w komunikację publiczną była niewielka, przede wszystkim za sprawą kryzysu finansowego (Bespalov, Rechłowicz 2011). W polskich miastach sytuacja była dużo lepsza, ale wpływ na to miała przede wszystkim stosunkowo dobra kondycja finansowa państwa oraz dostęp do dotacji z Unii Europejskiej. Nie oznacza to jednak, że zakres przeprowadzonych i realizowanych inwestycji był w pełni zadowalający. Dodatkowo w niektórych przypadkach nałożyły się na to błędne założenia i decyzje, skutkujące nieodpowiednią obsługą komunikacyjną stadionów. Przykładem jest miasto Gdańsk, w którym dużo czasu stracono na przygotowywanie rozwiązań komunikacyjnych niemożliwych do wykonania lub zupełnie niefunkcjonalnych.

### 2. Dojazd transportem indywidualnym

Gdańsk, jak wszystkie miasta organizujące Euro 2012, przygotował „Mobility Concept” określający na podstawie symulacji przepustowości dróg dojazdowych, w jaki sposób uczestnicy imprezy dotrą najsprawniej na trybuny. Zakłada on, że podstawową formą komunikacji ma być transport publiczny<sup>20</sup>.

Zaplanowano więc przy nowym stadionie wykonanie tylko 2171 miejsc na samochody i 74 na autokary. Jednak jesienią 2010 r. UEFA wskazała władzom Gdańska potrzebę zwiększenia liczby miejsc parkingowych. Na ten cel miał zostać przeznaczony teren o powierzchni 13 hektarów znajdujący się w sąsiedztwie stadionu. Tym samym przestrzeń parkingowa powiększyłaby się o kolejne 3500 miejsc na samochody, 210 miejsc na autokary oraz parking na autobusy miejskie (Sowula 2010). Jednak ostatecznie z inwestycji zrezygnowano. Przyczynami były bardzo duże koszty związane przede wszystkim z wykupem działek od dotychczasowych właścicieli oraz brak możliwości pozyskania na ten cel funduszy, w tym brak

<sup>19</sup> Artykuł powstał przed mistrzostwami w piłce nożnej EURO 2012 [przyp. red.]

<sup>20</sup> Postawienie na transport publiczny jako główną możliwość dojazdu do/z stadionu, chociaż jest wyborem racjonalnym, to wcale nie jest regułą. Przykładem jest wybudowany w 2002 r. Stadion Olimpijski im. Atatürka (*Atatürk Olimpiyat Stadyumu*) w Stambule o pojemności ponad 75 tys., który jest otoczony parkingami mogącymi pomieścić 18,9 tys. samochodów. Turcja ubiegając się o powierzenie organizacji mistrzostw Euro 2016 wyznaczyła ten stadion jako miejsce rozgrywania głównych meczów.

podstaw do uzyskania dotacji z Ministerstwa Ochrony Środowiska<sup>21</sup>. Natomiast pewnym uzupełnieniem przestrzeni parkingowej stał się parking na 450 samochodów przy budowanej w sąsiedztwie stadionu nowej siedzibie Międzynarodowych Targów Gdańskich „AmberExpo”. Otwarcie kompleksu zaplanowano na kwiecień 2012 r., a więc przed rozgrywkami Euro 2012 (Jamroz 2011a; Tusk 2011a).

Mocno ograniczona liczba miejsc parkingowych przy stadionie, którego pojemność wynosi blisko 41 tys. widzów, dostatecznie wyklucza wykorzystanie przez kibiców transportu indywidualnego. W tej sytuacji głębsze rozważania na temat przepustowości układu drogowego w bliższym i dalszym sąsiedztwie stadionu nie mają już istotnego znaczenia. Ponadto niewielka pojemność parkingów i w następstwie wykluczenie możliwości dojazdu własnymi samochodami skutkuje tym, że kibice muszą być obsłużeni przez komunikację miejską.

Jednak istotne jest, że wielu uczestników imprez masowych wybiera dojazd własnym samochodem (Rydzkowski, Burda 2002). Z jednej strony jest to efekt przyzwyczajenia, z drugiej natomiast niezajomość możliwości transportowych komunikacji publicznej. Chęć ograniczenia takiego zachowania wymusza na organizatorach bardzo dobre przygotowanie transportu publicznego na czas imprezy. Istotnym elementem powinna być wysoka jakość informacji o możliwości dojazdu komunikacją miejską. Przed rozgrywkami powinno się wykorzystywać internet, prasę, radio oraz informację dołączaną do biletów na mecze. Natomiast w trakcie imprezy powinna opierać się na pomocy wolontariuszy, punktach informacyjnych, ulotkach, a przede wszystkim informacji na przystankach, w pojazdach oraz na trasach przemieszczania się kibiców.

### 3. Dojazd tramwajem

Podczas starań o organizację w Gdańsku części meczów Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012 jednym z używanych atutów było położenie planowanego wówczas stadionu przy linii kolejowej Gdańsk Główny-Gdańsk Nowy Port, po której w latach 1951–2005 kursowała elektryczna kolej miejska (ryc. 1). W efekcie planowano wykonanie remontu linii wraz z przystankami i reaktywację połączeń pasażerskich od stacji Gdańsk Główny do przystanku Gdańsk Brzeźno. Władze Gdańska podpisały w tym zakresie wstępne porozumienie z przedstawicielami kolei. Wkrótce jednak miasto wycofało się z tego pomysłu stając na stanowisku, że transport kibiców do/z stadionu zapewnią tramwaje kursujące wzdłuż ulicy Marynarki Polskiej<sup>22</sup> (por. Jamroz 2011b; Jamroz, Tusk 2010, 2011; Kopec 2010, 2011; Tusk 2010, 2011b, c). Linia tramwajowa jest położona dalej od stadionu niż linia kolejowa, ale wciąż bardzo blisko niego – najbliższy przystanek znajduje się w odległości 600 m.

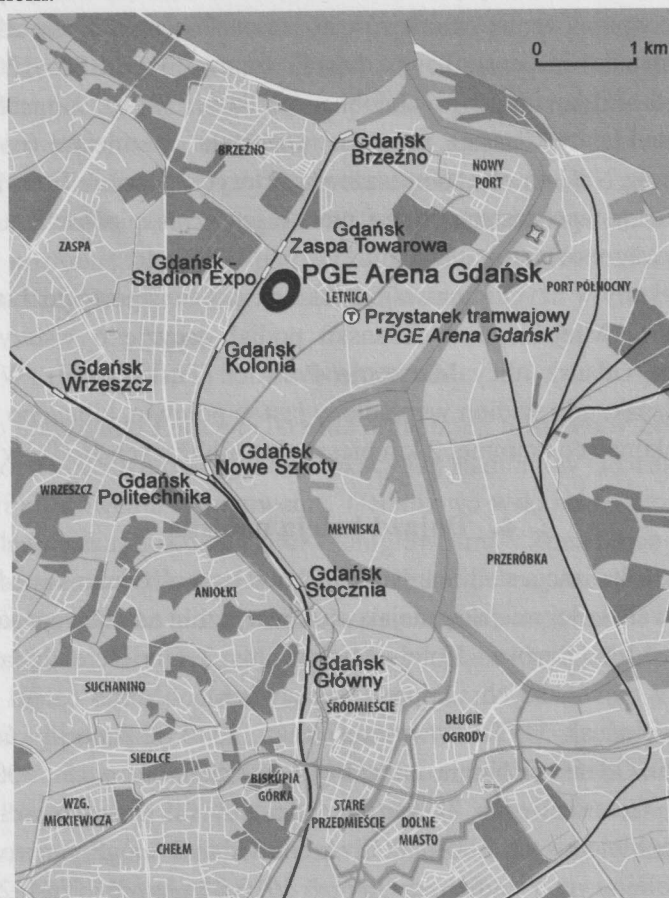
W 2012 r. zostanie zrealizowany, prawie w całości przed Euro 2012, Gdański Projekt Komunikacji Miejskiej – etap III<sup>23</sup>. Został on wymieniony w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012 (Dz.U. 2008 nr 127 poz. 818). W ramach projektu przeprowadzono przede wszystkim rozbudowę oraz modernizację sieci oraz zakupiono tabor tramwajowy. Jednak większość podejmowanych działań, chociaż bardzo potrzebnych dla funkcjonowania komunikacji tramwajowej w Gdańsku, nie posiadało bezpośredniego związku z obsługą komunikacyjną mistrzostw Euro 2012. Wyjątkiem, poza wymianą taboru, może być remont torów wzdłuż

<sup>21</sup> Podczas budowy stadionu w marcu 2009 r. w miejscu przeznaczonym na parking natrafiono na mogilnik z lat 1920. mieszczący 3 tys. metrów sześciennych odpadów z garbarni (Sowula, 2009). Spodziewano się, że podobne odpady mogą znajdować się także na sąsiednich działkach. Stwierdzenie ich braku uniemożliwiło pozyskanie dotacji służącej na ich neutralizację.

<sup>22</sup> Tramwaje stanowią główny element obsługi transportowej Stadionu Giuseppe Meazzy w Mediolanie (*Stadio Giuseppe Meazza*), powszechnie znanego jako stadion San Siro, który może pomieścić 80 tys. widzów. Jednak w jego bezpośrednim sąsiedztwie znajduje się nie pojedynczy przystanek, a znacznych rozmiarów pętla tramwajowa, która może pomieścić jednocześnie ok. 21 składów. Mimo tego w sąsiedztwie stadionu trwa budowa nowej linii kolei miejskiej M5, wraz z przystankiem Stadion San Siro (*San Siro Stadio*). Jej otwarcie planowane jest na pierwszą połowę 2015 r.

<sup>23</sup> O szczegółach projektu piszą: R. Choma, P. Kazimierowski (2010) i J. Modrzejewski (2011).

ulicy Jana z Kolna, na węźle Kliniczna oraz w dzielnicy Nowy Port – a więc zapewniających połączenie centrum miasta ze stadionem.



Ryc. 1. Lokalizacja stadionu PGE Arena Gdańsk względem najbliższego przystanku tramwajowego oraz linii kolei miejskiej (źródło: opracowanie własne)

Jednak założenie władz miasta, że przewóz kibiców do/z stadionu będzie odbywał się komunikacją tramwajową, jest w zasadzie niemożliwe do zrealizowania. Najnowocześniejsze tramwaje PESA 120Na SWING, których Gdańsk posiada 35 szt., według danych producenta są w stanie pomieścić 201 osób (w tym 161 stojących przy wypełnieniu 5 osób/m<sup>2</sup>). Jeżeli nawet założymy, że będą one w stanie podjeżdżać na przystanek przy stadionie co 1,5 min.<sup>24</sup> i zawsze będą w 100% wypełnione, to i tak są w stanie przewieźć w ciągu 1 godziny zaledwie ok. 8 tys. kibiców, czyli niespełna 20% widowni stadionu. A przecież utrzymanie tak dużej częstotliwości kursowania i zapewnienie 100% wypełnienia wszystkich kursów jest mało realne. Dodatkowo głównym problemem będzie przewóz kibiców po meczu, gdy w krótkim czasie opuszczają oni stadion.

Kolejną kwestią jest też nieodpowiednia konstrukcja przystanków tramwajowych w sąsiedztwie stadionu. Ich mała długość oraz bardzo mała szerokość umożliwia obsługę co najwyżej kilkunastu pasażerów jednocześnie (por. Modrzejewski 2011). To dyskwalifikuje wykorzystanie tramwajów do przewożenia kibiców.

Decyzja o wykorzystaniu tramwajów do przewożenia kibiców do/z stadionu stwarza też kolejny problem, tj. brakowałoby taboru do utrzymania komunikacji w pozostałych częściach miasta. A przecież w trakcie Euro 2012 w Gdańsku będzie bardzo dużo kibiców, którzy nie będą posiadali biletów, by oglądać rozgrywki na stadionie. Z myślą o nich przewidziano miejsca, gdzie będą mogli śledzić mecz na telebimie.

<sup>24</sup> Taką częstotliwość kursowania tramwajów na trasie pomiędzy śródmieściem a stadionem podają M. Grobelny i Ł. Malinowski (2007).



H.-W. Franz (2009) opisując przygotowania komunikacji miejskiej w Berlinie do obsługi Mistrzostw Świata w Piłce Nożnej w 2006 r. wskazuje, że wbrew pozorom kluczowy nie był problem dowozu kibiców na stadiony, ale właśnie zorganizowanie przewozów dla reszty kibiców. Tymczasem Zakład Komunikacji Miejskiej w Gdańsku posiada 35 stosunkowo dużych tramwajów PESA 120Na SWING mogących pomieścić 201 osób i tylko kilka innych o podobnej wielkości (2 szt. Konstal 114Na, 4 szt. Konstal NGd99, 3 szt. Bombardier Flexity Classic), natomiast pozostałe są mniejsze (np. zmodernizowane przez Modertrans tramwaje Düwag N8C na ok. 160 pasażerów, których w czasie Euro 2012 ma być w Gdańsku 46 szt.) – chyba, że wykorzystane zostaną stare i mocno już wyeksploatowane tramwaje Konstal 105N w niestosowanym już trzywagonowym zestawieniu.

Wymienione przeszkody w użyciu tramwajów jako środka transportu do/z stadionu doprowadziły do tego, że Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku podjął decyzję o wstrzymywaniu ich ruchu na sąsiadującej z PGE Areną Gdańsk ulicy Marynarki Polskiej (Tusk 2011d). W efekcie nawet podczas meczów klubu Lechia Gdańsk, gdy stadion wypełniony jest w połowie, kibice po opuszczeniu PGE Arena Gdańsk będą zmuszeni pokonać co najmniej 2 km pieszo do najbliższych środków komunikacji publicznej.

#### 4. Dojazd koleją miejską

Wydawałoby się, że lokalizacja stadionu w Gdańsku w bezpośrednim sąsiedztwie linii kolejowej, po której do niedawna kursowała kolej miejska, niejako automatycznie narzuca sposób rozwiązania problemu przewozu kibiców (ryc. 1.). Szybka Kolej Miejska w Trójmieście była dotychczas głównym przewoźnikiem podczas największych imprez masowych<sup>25</sup>. Mimo tego miasto zrezygnowało z modernizacji tej linii. Jednak UEFA w październiku 2010 r. zaleciła uruchomienie połączenia kolejowego do przystanku Gdańsk Kolonia oddalonego od stadionu o ok. 800 m. Najbliżej stadionu położony jest przystanek Gdańsk Zaspą Towarową oddalony od niego o ok. 400 m. jednak UEFA argumentowała, że dowóz kibiców tak blisko PGE Arena Gdańsk mógłby stworzyć niebezpieczny tłok pomiędzy przystankiem kolejowym a stadionem (Jamroz 2010a, b; Jamroz, Tusk 2010; Kopeć 2010, 2011; Tusk 2010). Zaprzecza temu zlokalizowanie w Berlinie przystanku S-Bahn *Olympiastadion* w odległości ok. 300 m od Stadionu Olimpijskiego mogącego pomieścić ponad 74 tys. widzów. Przystanek ten poza jednym peronem obsługującym każdego dnia linie S3 i S75 posiada dodatkowo cztery perony z dwoma torami każdy, przeznaczone do obsługi dodatkowych pociągów S-Bahn, uruchamianych podczas imprez na stadionie. Ponadto ok. 650 m od Stadionu Olimpijskiego znajduje się przystanek U-Bahn *Olympia-Stadion* posiadający dwa perony z trzema torami i obsługujący każdego dnia linię U12.

Należało rozważyć, czy jest zasadne wykonanie modernizacji większego fragmentu niż tylko do przystanku Gdańsk Kolonia lub nawet całej linii, tak by inwestycja mogła być wykorzystana do przewozu pasażerów także poza rozgrywkami na PGE Arena Gdańsk. Po wykonaniu analizy okazało się, że rozwiązanie zalecane przez UEFA może być przydatne wyłącznie podczas mistrzostw Euro 2012. Dowożenie kibiców do przystanku oddalonego od stadionu o 800 m podczas pozostałych imprez – np. podczas meczów klubu Lechia Gdańsk mija się z celem. Lepszym rozwiązaniem byłaby więc modernizacja linii do stacji Gdańsk Zaspą Towarową położonej w sąsiedztwie stadionu (Tusk 2011b, c).

Ostatecznie podjęto decyzję o modernizacji linii do stadionu oraz wybudowaniu nowego, jednokrawędziowego peronu w bezpośrednim sąsiedztwie PGE Arena Gdańsk, nieco na południe od przystanku Gdańsk Zaspą Towarową. W lutym 2012 r. podjęto decyzję, że będzie on nosił nazwę Gdańsk – Stadion Expo pochodzącą od dwóch sąsiadujących obiektów: stadionu PGE Arena Gdańsk i siedziby Międzynarodowych Targów Gdańskich AmberExpo. Pociągi będą kursować na tej linii torem, który był używany przez kolej miejską do 2005 r. oraz torem towarowym, którego remont zakończył się w 2010 r.

<sup>25</sup> Np. msza św. odprawiona przez papieża Jana Pawła II na sopockim hipodromie 5 czerwca 1999 r. dla ponad 700 tys. wiernych oraz koncerty na terenie Stoczni Gdańskiej Jeana-Michela Jarre'a 26 sierpnia 2005 r. dla 110 tys. widzów i Davida Gilmoura 26 sierpnia 2006 r. dla 70 tys. widzów.

Prędkość na torze kolei miejskiej w wyniku modernizacji ma wzrosnąć z 20 km/godz do 80 km/godz (Jamroz 2011b; Jamroz, Tusk 2011; Tusk 2011e, f).

Według zapowiedzi połączenie podczas imprez na PGE Arena Gdańsk ma być obsługiwane przez pociągi składające się z trzech trójwagonowych elektrycznych zespołów trakcyjnych EN57 (Jamroz, Tusk 2011; Tusk 2011f). Jeden pociąg będzie w stanie przewieźć maksymalnie ok. 1500 pasażerów. Przy największej częstotliwości kursowania co 5 min. daje to możliwość przewiezienia w ciągu godziny w jednym kierunku 18 tys. kibiców. Przy czym obydwie podane wartości, zarówno pojemności pociągu, jak i częstotliwości kursowania, należy traktować tutaj jako maksymalne. Realnie można przyjąć wypełnienie pociągu na poziomie ok. 1000 pasażerów i częstotliwość co 7,5 min. Daje to możliwość przewiezienia w ciągu godziny w jednym kierunku 8 tys. kibiców.

## 5. Podsumowanie

Kilka miesięcy po przyznaniu Polsce i Ukrainie organizacji mistrzostw Euro 2012 ukazał się artykuł B. Szermera (2007) o możliwościach obsługi komunikacyjnej stadionu w Gdańsku. Autor poświęcił w nim dużo uwagi transportowi kolejowemu i drogowemu. Dodatkowo wskazał na możliwość, po wybudowaniu w sąsiedztwie stadionu lądowiska, dowozu VIP-ów śmigłowcami<sup>26</sup>. Znamienne jest jednak to, że pominął zupełnie komunikację tramwajową. Wydawało się to w pełni logiczne. Ale władze Gdańska niejako wbrew ocenom specjalistów postanowiły, że to komunikacja tramwajowa zapewni dowóz kibiców do/z stadionu. Następnie, w obliczu braku możliwości realizacji takiego planu, przyjęto dosyć kuriozalną koncepcję polegającą na tym, że kibice będą docierali na stadion pieszo. Udało się jednak powrócić do planu rewitalizacji kolei miejskiej pomiędzy stacją Gdańsk Główny a PGE Arena Gdańsk. Jego zrealizowanie może zapewnić sensowne funkcjonowanie całego systemu komunikacyjnego w Gdańsku nie tylko podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012, ale też w trakcie pozostałych imprez odbywających się na stadionie oraz na powstających w jego sąsiedztwie terenach wystawienniczych Międzynarodowych Targów Gdańskich AmberExpo. Koncepcja ta wydaje się mieć dwa istotne słabe punkty:

1. Zakłada się, że pociągi pomiędzy stacją Gdańsk Główny a stadionem nie będą zatrzymywać się na żadnych przystankach. Tym samym wszyscy kibice jadący na stadion, a chcący skorzystać z tego połączenia, będą musieli dojechać do stacji Gdańsk Główny. Gdyby jednak po zmodernizowaniu przystanku Gdańsk Nowe Szkoty każdy pociąg do/z stadionu zatrzymywał się na nim, to powstałby dogodny węzeł przesiadkowy obejmujący także przystanek kolei miejskiej Gdańsk Politechnika oraz trzy przystanki tramwajowe: Kliniczna Szpital i Twarda zlokalizowane na jednej linii oraz Opera Bałtycka na drugiej linii. Tym samym kibice dojeżdżający ze środkowej i północnej części aglomeracji gdańskiej będą mogli przesiąść się do pociągu jadącego w kierunku stadionu bez konieczności nakładania drogi o ok. 5 km. Zwiększyłoby to użyteczność linii kolejowej do PGE Arena Gdańsk, co ma znaczenie przede wszystkim w kontekście imprez po Euro 2012. Ponadto uruchomienie węzła przesiadkowego na przystankach Gdańsk Politechnika i Gdańsk Nowe Szkoty odciążałoby stację Gdańsk Główny, która może mieć trudności z obsługą całego ruchu pasażerów podczas imprez na PGE Arena Gdańsk.
2. Realna częstotliwość kursowania pociągów co 7,5 min. jest zdecydowanie zbyt mała. Wynika ona w znacznej mierze z układu torów na stacji Gdańsk Główny oraz pomiędzy tą stacją a stadionem PGE Arena Gdańsk. Jednak mimo tego można byłoby ją zwiększyć niewielkim nakładem środków poprzez zgromadzenie w trakcie trwania meczu na stadionie kilku składów na północ od przystanku Gdańsk – Stadion Expo, tak by później mogły one jeden za drugim wjeżdżać na przystanek przy stadionie. Skutkowałoby to koniecznością rezygnacji z planu stworzenia na czas rozgrywek Euro 2012 tymczasowego przejścia przez tory pomiędzy tymczasową pętlą autobusową a stadionem

<sup>26</sup> Lądowisko na trzy śmigłowce posiada np. Stadion Olimpijski im. Atatürka (*Atatürk Olimpiyat Stadyumu*) w Stambule.

zlokalizowanym nieco na północ od przystanku Gdańsk – Stadion Expo. Tym samym tymczasową pętlę autobusową należałoby zlokalizować nie po zachodniej stronie linii kolejowej, a po wschodniej – bliżej stadionu. Chociaż wybudowanie przystanku kolei miejskiej do obsługi komunikacyjnej dużego stadionu w bezpośrednim jego sąsiedztwie posiada wiele zalet, to jednak sam przystanek oraz dojście do niego muszą być zaprojektowane tak, by tłum widzów opuszczających stadion po imprezie mógł sprawnie i bezpiecznie wsiadać do pociągów. Jeżeli przystanek składa się z jednego peronu, jest to bardzo trudne do wykonania. Obsługa pociągów będzie miała duże problemy z zamknięciem drzwi i odjazdem ze stacji w sytuacji, gdy na peron nieustannie wchodzi nowi pasażerowie. Na przystanku Gdańsk – Stadion Expo będzie to tym bardziej trudne, że planuje się wykorzystywać składy o całkowitej długości aż 195 metrów. Dodatkowo wzrasta też ryzyko wypadku podczas wjazdu kolejnego pociągu – na peronie będzie zapewne w tym momencie duży, wciąż narastający tłum kibiców. Stąd lepszym rozwiązaniem byłoby wybudowanie co najmniej dwóch peronów, na które rotacyjnie byłaby wpuszczana taka liczba kibiców, jaką jest w stanie zabrać jeden skład pociągu stojący na przystanku.

### Literatura

- Bespalov V., Rechłowicz M., 2011, *Tramwaje w obsłudze transportowej Euro 2012 na Ukrainie*, Świat Kolei, 5, s. 48–55.
- Choma R., Kazimierowski P., 2010, *Przygotowania samorządów do Euro 2012*, Transport i Komunikacja, 5, s. 42–47.
- Franz H.-W., 2009, *Organizacja imprez masowych transportem publicznym w Berlinie*, Biuletyn Komunikacji Miejskiej, 109, s. 40–41.
- Grobelny M., Malinowski Ł., 2007, *Pasażerski transport szynowy w perspektywie Euro 2012*, Rynek Kolejowy, 10, s. 8–21.
- Jamroż M., 2010a, *15 milionów do stadionu*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 18 października 2010 r., s. 1.
- Jamroż M., 2010b, *Kibice są najważniejsi*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 20 października 2010 r., s. 1.
- Jamroż M., 2011a, *AmberExpo szybko pnie się w górę*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 17 maja 2011 r., s. 6.
- Jamroż M., 2011b, *Będzie pociąg na Arenę*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 8 czerwca 2011 r., s. 3.
- Jamroż M., Tusk M., 2010, *Bez pociągu na Arenę ani rusz*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 20 października 2010 r., s. 2.
- Jamroż M., Tusk M., 2011, *Pociągiem na PGE Arenę Gdańsk*, Gazeta Wyborcza, dodatek „PGE Arena Gdańsk”, 6 września 2011 r., s. 5.
- Kopeć K., 2010, *Przeszłość i przyszłość kolei miejskiej w aglomeracji gdańskiej*, [w:] M. Tarkowski, J. Mazurek (red.), *Wybrane problemy rozwoju lokalnego w Polsce północnej*, Regiony Nadmorskie 18, Wydawnictwo „Bernardinum”, Gdańsk-Pelplin, s. 49–64.
- Kopeć K., 2011, *Роль місцевого самоврядування у розвитку міської залізниці в Польщі на прикладі гданської агломерації*, „Ефективність державного управління”, Львівський регіональний інститут державного управління Національної академії державного управління при Президентові України, Львів-Брюховичі, Випуск 28, s. 262–274.
- Modrzejewski J., 2011, *Tramwaje w obsłudze transportowej Euro 2012 w Polsce*, Świat Kolei, 7, s. 48–53.
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 8 lipca 2008 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie wykazu przedsięwzięć Euro 2012* (Dz.U. 2008 nr 127 poz. 818).
- Rydzkowski W., Burda M., 2002, *Rola transportu w obsłudze dużych imprez masowych na przykładzie wizyty Papieża Jana Pawła II w Sopocie w 1999 roku*, Transport Miejski, 9, s. 8–11.
- Sowula S., 2009, *Bakterie pod stadionem*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 23 czerwca 2009 r., s. 3.
- Sowula S., 2010, *Parking za 100 milionów*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 8 października 2010 r., s. 1.
- Szermser B., 2007, *Możliwości obsługi komunikacyjnej projektowanego stadionu „Baltic Arena” w Gdańsku*, Przegląd Komunikacyjny, 11, s. 25–31.
- Tusk M., 2010, *SKM na stadion*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 21 października 2010 r., s. 1.
- Tusk M., 2011a, *Miasto odpuszcza parkingi*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 10 sierpnia 2011 r., s. 3.
- Tusk M., 2011b, *Pociąg na Euro i Lechię za 25 mln*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 24 marca 2011 r., s. 4.
- Tusk M., 2011c, *Kolejka na Euro*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 4 kwietnia 2011 r., s. 1.
- Tusk M., 2011d, *Euro 2012. Kolejka na mecz*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 27 września 2011 r., s. 4.
- Tusk M., 2011e, *Pociąg pojedzie na gdańską Arenę*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 16 sierpnia 2011 r., s. 3.
- Tusk M., 2011f, *Kolonia też do remontu*, Gazeta Wyborcza Trójmiasto, 20–21 sierpnia 2011 r., s. 3.