

2/5/2010  
grudzień 2010  
ISSN 2080-5128  
EGZEMPLARZ  
BEZPŁATNY

BIULETYN PROGRAMU

# Infrastruktura i Środowisko

Sprawniejsze połączenia transportowe  
z funduszami europejskimi  
temat numeru



INFRASTRUKTURA  
I ŚRODOWISKO  
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



MINISTERSTWO  
ROZWOJU  
REGIONALNEGO

UNIA EUROPEJSKA  
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI  
EUROPEJSKI FUNDUSZ  
ROZWOJU REGIONALNEGO



**TEMAT NUMERU: Sprawniejsze połączenia transportowe z funduszami europejskimi**

|                                                                                                                                                                     |    |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| Zakontraktowaliśmy połowę środków – rozmowa z Moniką Pałasz,<br>dyrektorem w Instytucji Zarządzającej POIiŚ .....                                                   | 3  |
| Buduje się – o tym, jak wdrażamy priorytety transportowe .....                                                                                                      | 5  |
| Kończymy przygotowania, zaczynamy właściwą realizację projektów<br>– rozmowa z Patrycją Wolińską-Bartkiewicz,<br>wiceministrem w Ministerstwie Infrastruktury ..... | 10 |
| Dobry projekt to podstawa .....                                                                                                                                     | 12 |
| Inwestycje w POIiŚ inspirują samorządy lokalne do działania<br>– rozmowa z Ryszardem Boguszewskim,<br>dyrektorem biura doradczego w Lublinie .....                  | 13 |

**PROJEKTY W PROGRAMIE INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO**

|                                                                                         |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| Budowa autostrady A-1, odcinek Pyrzowice-Maciejów-Sośnica .....                         | 14        |
| Przebudowa drogi krajowej nr 4 Machowa-Łańcut .....                                     | 16        |
| Modernizacja portu lotniczego w Gdańsku .....                                           | 18        |
| Modernizacja linii kolejowej na odcinku Warszawa-Gdynia .....                           | 20        |
| Budowa łącznicy kolejowej do lotniska Okęcie .....                                      | 21        |
| Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie .....                        | 22        |
| Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej .....                        | 23        |
| Trans-BiaLubOl – poprawa bezpieczeństwa na drogach .....                                | 24        |
| Budowa Trasy Mostu Północnego w Warszawie .....                                         | 25        |
| Budowa farmy wiatrowej Margonin wschód .....                                            | 27        |
| Budowa budynków Wydziałów Chemii i Biologii Uniwersytetu Gdańskiego .....               | 29        |
| Kompleksowe rozwiązanie gospodarki wodno-ściekowej dla miasta Wałcza .....              | 31        |
| Rozbudowa Instytutu Kardiologii<br>im. Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie ..... | 32        |
| <b>STAN REALIZACJI POIiŚ .....</b>                                                      | <b>34</b> |

Biuletyn Informacyjny  
Programu Operacyjnego  
Infrastruktura i Środowisko  
dostępny pod adresem  
[www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl)  
zakładka „Działania promocyjne”

Wydawca:  
Ministerstwo Rozwoju Regionalnego  
Departament Koordynacji  
Programów Infrastrukturalnych  
ul. Wspólna 2/4  
00-926 Warszawa  
[www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl)  
e-mail: [pois@mrr.gov.pl](mailto:pois@mrr.gov.pl)

Redakcja:  
Izabela Krasowska  
tel 22 461 35 90  
e-mail: [izabela.krasowska@mrr.gov.pl](mailto:izabela.krasowska@mrr.gov.pl)

Teksty i zdjęcia do Biuletynu  
przygotowano we współpracy  
z Agencją Dziennikarską Alicji Wejner.

## Zakontraktowaliśmy połowę środków



**Rozmowa z Moniką Pałasz, dyrektorem Departamentu Koordynacji Programów Infrastrukturalnych w Ministerstwie Rozwoju Regionalnego**

*W ostatnich miesiącach sytuacja zmienia się dynamicznie, jeśli chodzi o postęp w realizacji PO IiŚ. Poziom zakontraktowania przekroczył 50 proc. alokacji unijnej w programie. Umowy w transporcie osiągnęły poziom 46 proc. alokacji finansowej na ten sektor. Na tle innych celów programu nie jest to wynik imponujący. Z czego to wynika?*

Poziom zakontraktowania, czyli zawartych z beneficjentami umów o dofinansowanie, wzrasta w dużym tempie. W ciągu ostatnich 2 miesięcy (red. 15 września – 19 listopada) wzrost o około 8 mld złotych, co stanowi 7 procent alokacji ogólnej. Mamy zagwarantowane wydatkowanie połowy alokacji całego programu, która wynosi około 110 mld złotych.

W transporcie jest nieco poniżej średniej, gdyż czas inkubacji dużych projektów infrastrukturalnych trwa dłużej. Muszą być przygotowane do realizacji pod względem inwestycyjnym, a dokumentacja projektowa musi potwierdzać zasadność finansowania przez środki unijne. Projekt może być całkowicie gotowy do realizacji, a teoretycznie w ogóle nie mieć racji wsparcia ze środków unijnych.

Umowy o dofinansowanie inwestycji w drogową i lotniczą sieć TEN-T wyczerpują prawie 80 proc. alokacji w VI prioritycie (red. wg stanu na dzień 19 listopada 2010 r.). Największym beneficjentem projektów transportowych jest Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. W VII prioritycie, który wspiera głównie koleje, sytuacja może nie jest aż tak satysfakcjonująca, bowiem mamy dotychczas 15 proc. zakontraktowania. W obu prioritytach istotną część stanowią tzw. duże projekty, które wymagają zatwierdzenia przez Komisję Europejską. Liczymy, że w VII prioritycie w tym roku zostanie w sumie podpisanych 10 umów dla dużych projektów. To rozbudowany priorityt, z którego mogą korzystać m.in. jednostki samorządu terytorialnego, PKP, przewoźnicy, zarządy portów morskich, urzędy żeglugi śródlądowej, przedsiębiorcy. Szczególną uwagę zwracamy na projekty dotyczące transportu publicznego, gdyż ich realizacja jest istotna dla poprawy i rozwoju transportu w dużych aglomeracjach. Wysłaliśmy dotychczas jeden duży projekt do Komisji Europejskiej i przygotowujemy następne. W VIII prioritycie, który dotyczy bezpieczeństwa transportowego i dróg poza siecią TEN-T, zakontraktowano 28 proc. alokacji. Tu także obserwujemy szybki przyrost zawieranych umów.

*Czego nas uczy PO IiŚ w odniesieniu do realizacji projektów infrastrukturalnych, biorąc pod uwagę także doświadczenie w poprzedniego okresu programowania?*

– Zdobyliśmy ogromną wiedzę, chociaż z uwagi na dynamikę procesów inwestycyjnych trudno porównywać realizację projektów sprzed lat z tym, co dzieje się dziś. Znacząco zmieniły się warunki rynkowe. Za to niewątpliwie wyciągnięto wnioski z błędów, które popełnialiśmy w poprzednim okresie programowania. Mam tu na myśli przede wszystkim dużych beneficjentów instytucjonalnych, takich jak GDDKiA. Ponadto usprawniono procesy, jakie mają związek z realizacją projektu i jego rozliczaniem. Chodzi tu przede wszystkim o standaryzację dokumentów, np. dotyczących zamówień publicznych. Obecnie nie występują błędy, które wcześniej skutkowały problemami w realizacji zamówień publicznych. Podobne procesy dzieją się teraz w PKP PLK SA. Oczywiście dotyczy to też innych dokumentów projektowych. Druga kwestia, to równoległa realizacja kilku procesów. Jesteśmy świadomi, że oczekuje się od nas szybkiego kontraktowania i wydatkowania. Niestety część projektów nie opiera się na takim schemacie postępowania. Przykładowo w projektach kolejowych w większości przyjęto model realizacji oparty na tzw. żółtym FIDIC, co oznacza że jednemu wykonawcy zleca się zarówno projektowanie, jak i wybudowanie. Wobec tego nie osiągniemy w całym okresie realizacji tego kontraktu identycznego poziomu wydatków, bowiem na początku wydatki te są małe, bo dotyczą tylko części projektowej, a zaczynają rosnać dopiero z chwilą rozpoczęcia budowy. W związku z tym, w tej chwili to co było istotne to wybranie dobrych, ale gotowych projektów, które wprowadzą „pieniądz w ruch”. Zależy nam na tym, aby rozruszać gospodarkę, a nie tylko ogłaszać przetargi. Beneficjenci, którzy przeszli tę szkołę w poprzedniej perspektywie, całkiem sprawnie dają radę obecnie z realizacją projektów.

*Czy badanie Państwo wpływ Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w zakresie realizacji projektów infrastrukturalnych na gospodarke?*

– Na tego typu badanie jest jeszcze za wcześnie, gdyż najlepiej przeprowadzić je, gdy projekty będą zrealizowane. Obecnie mamy kilka inwestycji zamkniętych, ale to jeszcze za mało, aby uzyskać pełne i wiarygodne wyniki. Obecnie dysponujemy wynikami badań realizowanych w odniesieniu do części środowiskowej programu. Pierwszych wniosków w obszarze efektów gospodarczych działań współfinansowanych z Funduszu Spójności dostarczyła nam zrealizowana w 2009 roku diagnoza efektów gospodarczych dla projektów wodno-ściekowych i odpadowych zrealizowanych w latach 2000-2006. Badanie wykazało wpływ realizacji inwestycji z zakresu gospodarki odpadami na tworzenie nowych miejsc pracy. Dla próby objętych badaniem projektów wykazano, że każdy zainwestowany milion euro z Funduszu Spójności generował dodatkowych sześć trwałych miejsc pracy w jednostce obsługującej instalację odpadową i jeszcze dwa dodatkowe miejsca pracy w podmiotach zewnętrznych współpracujących z nią. Jeśli zaś chodzi o realizację projektów w obszarze gospodarki wodno-ściekowej, to zauważono zjawisko dotyczące zmiany wartości gruntów. Nowa infrastruktura korzystnie wpływa na warunki inwestowania, generując wzrost zainteresowania terenem inwestorów, a także wzrost ceny gruntu. Istotnie poprawia się także jakość życia mieszkańców. Potrzeba jeszcze trochę czasu, aby przekonać się, czy tendencje wykazane w zrealizowanym badaniu będą się potwierdzać i podobne wnioski będzie można sformułować także w odniesieniu do aktualnie realizowanych projektów infrastrukturalnych.

nych. Pragnę zwrócić uwagę na jeszcze jedną kwestię; przesłanki finansowe nie są jedynymi, jakie decydują o realizacji takich inwestycji. Znaczenie także ma aspekt społeczno-ekonomiczny. Przykładowo po zrealizowaniu inwestycji drogowych spodziewamy się m.in. wzrostu bezpieczeństwa na drogach, obniżenia kosztów leczenia ofiar wypadków drogowych, czy ubezpieczeń. Inwestując w kolej, czy transport publiczny chcemy m.in. skrócić czas przejazdów. To wszystko nie jest obojętne dla gospodarki, chociaż są to efekty pośrednie inwestycji.

*Jakie dobre przykłady realizacji inwestycji mają wpływ na zmianę podejścia do realizacji tego typu przedsięwzięć?*

– Nowa jakość realizacji projektów infrastrukturalnych pojawiła się już podczas poprzedniej perspektywy finansowej UE.

Jako przykład podam zastosowanie nowego sposobu odwadniania w przypadku projektów kolejowych. Kiedyś odwadnianie było wykonywane za pomocą tzw. korytek krakowskich. Skutkiem tego była znaczna śmiertelność wśród populacji płazów, które przemieszczały się w pobliżu tras kolejowych. To się zmieniło na skutek wypracowania nowych metod odwadniania. Warto zwrócić uwagę, że wiele zmieniło się na korzyść ochrony środowiska naturalnego. Obecnie inwestorzy w większym stopniu dbają o zabezpieczenia dla zwierząt. Śmiało można stwierdzić, że przejścia dla płazów, siatki zabezpieczające przed wtargnięciem na drogę zwierząt, a także ekrany ograniczające emisję hałasu stały się standardowymi działaniami w projektach infrastrukturalnych. To są przykłady dobrych praktyk, które pokazują jak zmieniło się w ostatnich latach myślenie o inwestycji.



\*\*\*

**Infrastruktura – nowoczesna i dostosowana do potrzeb Polaków oraz Unii Europejskiej – jest jednym z kluczowych czynników obrazujących stan rozwoju kraju. Środki unijne stworzyły możliwość szybszej modernizacji. Obserwujemy jak zmieniają się polskie drogi, kolej, lotniska, porty morskie. Pomoc unijna skierowana jest także na unowocześnianie żeglugi śródlądowej i transportu miejskiego oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego i lotniczego.**

Najważniejsze plany inwestycyjne w transporcie na najbliższe lata można zobaczyć na Liście projektów indywidualnych Programu Infrastruktura i Środowisko. Znajduje się tam wykaz 178 projektów transportowych o wartości ponad 154 mld złotych. Niektóre z nich realizowane są już w oparciu o umowy o dofinansowanie. Od pozostałych oczekuje się wniosku o dofinansowanie z dokumentacją techniczną. Przeprowadzono już

wszystkie zaplanowane nabory wniosków o dofinansowanie w trybie konkursowym (szczegóły na [www.cupt.gov.pl](http://www.cupt.gov.pl)). Obecnie największa inwestycja w programie, w ramach tzw. priorytetów transportowych, to budowa autostrady A1 na odcinku Sośnica-Maciejów-Pyrzowice o wartości 6 mld zł (projekt opisany w dalszej części biuletynu).

Aż 77 miliardów złotych z UE jest do dyspozycji w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, aby zainwestować do 2015 r. w połączenia transportowe w kraju. To aż pięciokrotnie więcej niż całkowita pomoc strukturalna UE dla Polski na lata 2004-2006. Wydatki na transport stanowią ponad 70 proc. budżetu programu. To pokazuje priorytety Unii w zakresie rozwoju i odzwierciedla potrzeby inwestycyjne naszego kraju.



źródło: GDDKiA

## Buduje się – o tym, jak wdrażamy priorytety transportowe

### Szerokiej drogi

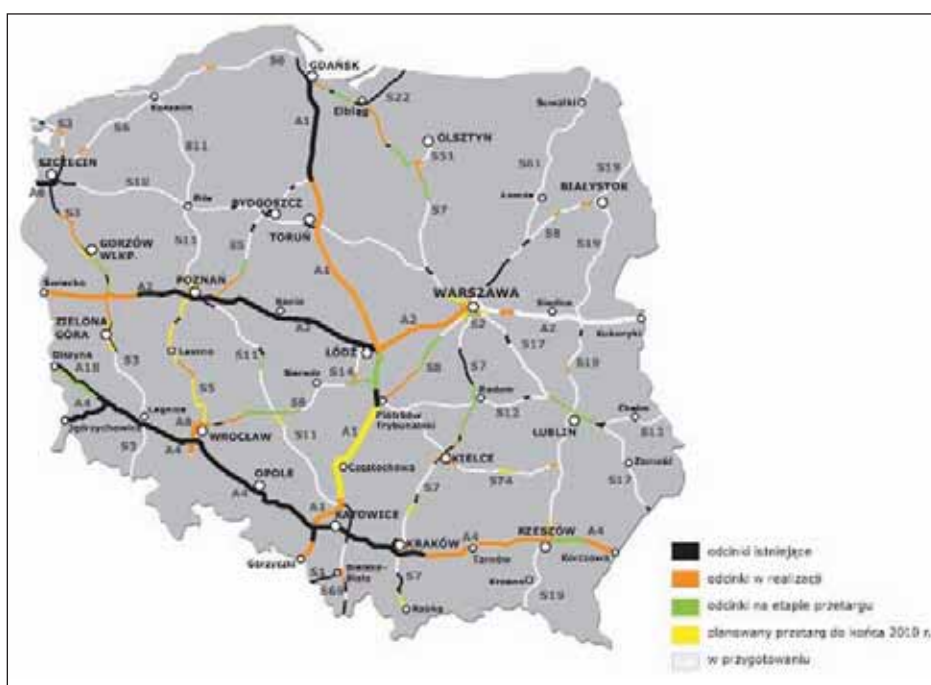
Inwestycje drogowe współfinansowane z POIiŚ stanowią aż 57 proc. alokacji z kwoty 19,4 mld euro, jaką Polska uzyskała z UE na realizację inwestycji transportowych. Największą inwestycją drogową w programie jest budowa autostrady A1 na odcinku Sośnica-Maciejów-Pyrzowice – o wartości 6 mld złotych.

Działania, w ramach których wykonywane są modernizacje i rozbudowy sieci dróg znajdują się w priorytetach VI i VIII pro-

gramu. Projekty drogowe są tu dominujące. W VI priorytecie jest do dyspozycji 35 mld zł, a z tej kwoty aż 33,8 mld zł przeznaczono na drogi (działanie 6.1 *Rozwój sieci drogowej TEN-T* i działanie 6.2 *Zapewnienie sprawnego dostępu drogowego do największych ośrodków miejskich na terenie wschodniej Polski*). Pozostała kwota jest skierowana na projekty lotniskowe. Podobny rozkład, z dominacją dróg, jest w priorytecie VIII, w którym łącznie jest 11,7 mld zł, z czego na projekty drogowe przeznaczamy 10,6 mld zł. Finansuje się tu głównie budowę i przebudowę dróg krajowych położonych poza siecią TEN-T (działanie 8.2). Z pozostałej kwoty dofinansowanie jest przyznawane m.in. na rozwój inteligentnych systemów transportowych (działanie 8.3), na bezpieczeństwo i ochronę transportu lotniczego (8.4) oraz na bezpieczeństwo ruchu drogowego (działanie 8.1).

W programie budowane są odcinki autostrad A1, A2, A4 i A18, odcinki dróg ekspresowych pomiędzy największymi aglomeracjami (m.in.: S1, S2, S3, S5, S7, S8, S17, S69) oraz obwodnice. Ponadto przebudowie podlegają odcinki innych dróg krajowych w sieci TEN-T.

Podstawowym kryterium wyboru inwestycji drogowych do wsparcia w ramach priorytetu VI. było położenie danego odcinka w ciągu najważniejszych szlaków drogowych, mających znaczący wpływ na poprawę dostępu do regionów oraz największych aglomeracji, a także połączeń międzynarodowych i międzyregionalnych. Pod uwagę bra-



Stan zaawansowania inwestycji Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad

źródło: GDDKiA

ne były także obecne i prognozowane potoki ruchu na sieci drogowej oraz dojrzałość projektów do realizacji. Nie mniej ważnym czynnikiem, mającym wpływ na wybór inwestycji, jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa dla zidentyfikowanych połączeń strategicznych.

W ramach transportu drogowego, do połowy października br., do Centrum Unijnych Projektów Transportowych (instytucji wdrażającej działania transportowe w POIiŚ) wpłynęło 120 wniosków o dofinansowanie z UE w łącznej kwocie 51 mld złotych. Do tego czasu zawarto 65 umów o dofinansowanie o wartości 45 mld złotych i kwocie dofinansowania z UE 31 mld złotych. Trwa budowa w 38 projektach drogowych, a łączna wartość kontraktów z wykonawcami opiewa tu na 44,15 mld złotych brutto.

Trwają budowy dróg finansowane z POIiŚ, między innymi:

→ autostrady:

- A1, odcinek Toruń – Stryków, o długości 144,1 km; odcinek Pyrzowice – Maciejów – Sośnica o długości 44,4 km (w tym oddany do ruchu węzeł Sośnica o długości 2,2 km)
- A2, autostradowa obwodnica Mińska Mazowieckiego o długości 21 km,
- A4, odcinek Kraków – Tarnów (węzeł Szarów – węzeł „Krzyż”, o długości 56 km); odcinek Tarnów – Rzeszów (węzeł „Krzyż” – węzeł Rzeszów Wschód, o długości 78 km); odcinek Jarosław – Korczowa, o długości 47 km

→ drogi ekspresowe:

- S2, w Warszawie, odcinek węzeł „Konotopa” – węzeł „Puławska” wraz z odcinkiem węzeł „Lotnisko” – Marynarska (S79), o długości 19 km
  - S3, odcinek Szczecin – Gorzów Wielkopolski o długości 81,6 km, w tym oddany do ruchu odcinek węzeł Klucz – węzeł Pyrzyce o długości 28,2 km
  - S5, odcinek Gniezno – Poznań (węzeł „Kleszczewo”), o długości 35 km, odcinek Kaczkowo-Korzeńsko (29 km)
  - S7, odcinek Grójec – Białobrzegi o długości 17,8 km – odcinek został oddany do ruchu; odcinek Gdańsk – Koszwały – Obw. Południowa Gdańska (17,9 km)
  - S8, odcinek Konotopa – węzeł Powązkowska, o długości 10,4 km, odcinek węzeł Modlińska – węzeł Piłsudskiego o długości 7 km
  - S19, odcinek Międzyrzec Podlaski – Lubartów, na odcinku obwodnic miejscowości Kock i Woli Skromowskiej (7,9 km)
  - S19, odcinek Stobierna – Rzeszów o długości 6,9 km
- obwodnice:
- Mszczonowa w ciągu drogi krajowej nr 50, etap II, o długości 6,3 km
  - Serocka w ciągu drogi krajowej nr 61, o długości 7 km
  - Nowogardu w ciągu drogi S-6, o długości 9 km
  - Żyrardowa w ciągu drogi krajowej 50, o długości 15 km

W efekcie tych inwestycji powstanie zasadniczy szkielet dróg o dużej przepustowości, łączący największe ośrodki gospodarcze kraju. Inwestycje mają połączyć miasta Polski wschodniej z Warszawą. Nastąpi redukcja zatłoczenia w rejonach wielkich miast oraz skróci się czas przejazdu pomiędzy miastami. Zwiększy się płynność ruchu tranzytowego przez Polskę.

### **Polska sieć kolejowa jako integralna część kolei UE**

W ramach POIiŚ dofinansowanie z Funduszu Spójności używają projekty z zakresu budowy lub modernizacji połączeń



źródło: PKP PLK S.A.

kolejowych, wchodzących w skład sieci TEN-T oraz wybrane odcinki znajdujące się poza tą siecią. Inwestycje te m.in. mają poprawić obsługę pasażerów i transportu towarów w międzynarodowym i międzyregionalnym przewozie kolej.

W programie przewidziano modernizację wybranych tras kolejowych: E20, E30, E59, E65, E75, linii Warszawa – Łódź, linii Warszawa – Radom. Ponadto zapewniony będzie dojazd koleją do portów lotniczych w Warszawie i Krakowie. Wartość planowanych do realizacji kolejowych działań modernizacyjnych, finansowanych ze środków Funduszu Spójności, określono na kwotę ponad 20 mld złotych (działanie 7.1 Rozwój transportu kolejowego). Szacowana ich wartość kosztorysowa wynosi około 34 mld złotych.

Obecnie prowadzone są prace w ramach projektów:

- E 65/C-E 65 w obszarze LCS Ciechanów i LCS Działdowo
- E 59 na odcinku Wrocław – granica woj. dolnośląskiego
- linia kolejowa na odcinku Warszawa Zachodnia – Miedniewice (Skierniewice)
- budowa łącznicy do Lotniska Okęcie
- wdrożenie ERTMS (ETCS i GSM-R) na linii E 30 na odcinku Legnica – Węglińiec – Bielawa Dolna
- przebudowa dworców: Wrocław Główny, Kraków Główny oraz Gdynia Główna (projekty realizowane przez PKP S.A.)

Do 18 października 2010 r. do CUPT złożono 15 wniosków o dofinansowanie projektów kolejowych o łącznej wartości około 18,6 mld złotych. Zawarto 10 umów o dofinansowanie o całkowitej wartości 7,36 mld złotych. Wkład z UE może wynieść tu 3,73 mld złotych. Głównie są to modernizacje linii kolejowych przez PKP PLK S.A.

### **Efektywnie i bezpiecznie**

Utworzenie zintegrowanej, efektywnej i bezpiecznej przestrzeni kolejowej, a także rozwój jej konkurencyjności – to cele UE. Będą one realizowane m.in. w obszarach dotyczących spójności i bezpieczeństwa systemu kolejowego, ale także rozbudowy międzynarodowych szlaków kolejowych, w tym sieci TEN-T. Przez nasz kraj przebiegają paneuropejskie korytarze transportowe: I, II, III i VI.



źródło: Port Lotniczy w Gdańsku

Transeuropejska sieć kolejowa TEN-T powinna spełniać określone wysokie wymagania techniczne dla kolei konwencjonalnej. Konieczna jest więc modernizacja linii tworzących polski element sieci TEN-T oraz modernizacja kolejowej infrastruktury przejść granicznych, w szczególności na granicy zewnętrznej UE. Spośród 30 priorytetowych projektów w ramach TEN-T 18 to przedsięwzięcia kolejowe, zaś 3 – drogowo-kolejowe. Na poziomie unijnym prowadzony jest obecnie przegląd sieci TEN-T w kontekście przyszłości transportu w UE. Ze strony polskiego rządu czynione są starania, by do sieci transeuropejskiej włączyć kolejne, ważne linie kolejowe położone na terytorium Polski. Ministerstwo Infrastruktury skierowało właśnie do konsultacji społecznych Program działań dla rozwoju transportu kolejowego do roku 2015. Ważne miejsce zajmują wśród nich m.in.: modernizacja linii kolejowych pod względem przeznaczenia dla ruchu pasażerskiego, towarowego lub mieszanego, z uwzględnieniem systemu technicznych specyfikacji interoperacyjności, budowa linii kolejowych dużych prędkości oraz budowa krótkich odcinków linii, zapewniających dobre połączenia z lotniskami.

### **Lotniska zamiast lądowisk**

*W branży transportowej najbardziej dynamicznie rozwija się transport lotniczy. Program rozwoju transportu lotniczego zakłada, że o ile w 2010 r. porty odprawią około 25 mln osób, to w 2020 r. już około 35 mln osób. W Programie Infrastruktura i Środowisko uprzywilejowane są porty wchodzące do jednolitego systemu transportowego Unii Europejskiej TEN-T. Są to porty z tradycjami, ale o małej przepustowości i przestarzałe.*

Polskie porty lotnicze znajdujące się w sieci TEN-T to: Warszawa-Okęcie, Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Gdańsk-Rębiechowo, Wrocław-Starachowice, Poznań-Ławica, Szczecin-Goleniów i Rzeszów-Jasionka. Zarządcy tych portów mogą składać wnioski aplikacyjne w ramach priorytetów VI i VIII POIiŚ. Ogółem na rozwój transportu lotniczego zadysonowano w programie około 403,5 mln euro.

Działanie 6.3 obejmuje rozbudowę infrastruktury portów lotniczych sieci TEN-T. Mogą to być m.in.: budowa lub modernizacja terminali pasażerskich, pasów startowych, dróg kołowania, płyt lotniska, stanowisk postojowych, instalacje obiektów i systemów łączności, zarządzania ruchem lotniczym. W ramach priorytetu VIII istnieje możliwość ubiegania się o dofinansowanie z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego dla inwestycji poprawiających bezpieczeństwo w transporcie lotniczym, nie tylko w portach TEN-T, np. poprzez instalację nowoczesnej infrastruktury nawigacyjnej.

W ramach priorytetu VI. do Centrum Unijnych Projektów Transportowych trafiły dotychczas 4 wnioski o dofinansowanie o łącznej wartości 845 mln zł. Dwa z nich Ministerstwo Infrastruktury już zatwierdziło. Projekt pn. „Port lotniczy w Gdańsku – budowa II terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej” już trafił do oceny Komisji Europejskiej. Drugi wniosek również dotyczy portu lotniczego w Gdańsku, gdzie w ramach projektu ma być modernizowana infrastruktura lotniskowa po stronie airside (projekt opisany w dalszej części biuletynu). Projekt ma już umowę o dofinansowanie. W ocenie CUPT znajdują się dwa kolejne wnioski: „Port lotniczy Wrocław – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej” oraz „Prace analityczne związane z przygotowaniem nowego lotniska centralnego dla Polski jako elementu transportowego”.

W ramach priorytetu VIII. podpisano umowy na inwestycje poprawiające bezpieczeństwo w 8 portach. Nastąpi rozbudowa systemów bezpieczeństwa np. poprzez zakup sprzętu do zimowego utrzymania lotniska, czy wyposażenia terminalu w urządzenia i systemy kontrolne. Ze środków unijnych skorzysta w tym zakresie m.in. Port Lotniczy Łódź im. Wł. Reymonta sp. z o.o.

Porty lotnicze nie powiedziały ostatniego słowa. Wprawdzie na razie nie wszyscy potencjalni beneficjenci zgłosili już swoje wnioski do CUPT, ale istnieje szansa, iż w najbliższych miesiącach to się zmieni. Beneficjenci finalizują prace związane

z przygotowaniem wniosków o dofinansowanie, gromadzą niezbędną dokumentację. Warto zaznaczyć, że w przypadku raportów o oddziaływaniu na środowisko nie opłaca się „droga na skrót”, ponieważ Komisja Europejska przykłada dużą wagę do zgodności projektów z unijnymi dyrektywami w zakresie środowiska.

W ramach transportu lotniczego, do połowy października br., do CUPT złożono 26 wniosków o dofinansowanie o łącznej wartości 1,2 mld złotych. Zawarto w tym okresie 20 umów o dofinansowanie w kwocie łącznej ponad 234 mln złotych.

9 projektów lotniczych POLiŚ jest w trakcie realizacji. Jeden z nich obejmuje prace analityczne związane z przygotowaniem nowego lotniska centralnego dla Polski. Pozostałe dotyczą budowy/modernizacji terminali pasażerskich i infrastruktury lotniskowej, w tym między innymi:

- Port lotniczy w Gdańsku – budowa drugiego terminalu pasażerskiego wraz z infrastrukturą oraz rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej,
- Port lotniczy w Gdańsku – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside,
- Port Lotniczy Warszawa – modernizacja infrastruktury lotniskowej,
- Port lotniczy Wrocław – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej,
- Port lotniczy w Krakowie – rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej,
- Port lotniczy Rzeszów – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej.

Według dokumentów strategicznych, sieć lotnisk regionalnych zostanie w pierwszej kolejności uzupełniona o porty zlokalizowane w województwach: zachodnio-pomorskim, warmińsko-mazurskim, podlaskim, lubelskim i świętokrzyskim. Istnieją jeszcze regiony, gdzie czas dojazdu do lotniska wynosi ponad 2 godziny. Dotyczy to np. mieszkańców Warmii i Mazur, Podlasia i Lubelszczyzny. W pozostałych regionach czas dojazdu do lotniska waha się od 60 do 90 minut. Uzależnione jest to od gęstości sieci drogowej i kolejowej. Dlatego też równoległe z inwestycjami lotniczymi rozbudowuje się drogi i linie kolejowe łączące centra miast z lotniskami.

### **Szlaki morskie i śródlądowe**

PO liŚ wspiera transport morski w celu zwiększenia konkurencyjności portów morskich w basenie Morza Bałtyckiego.



Port Morski w Gdyni, fot. T. Urbaniak

Część środków skierowano także na inwestycje związane z doinwestowaniem transportu śródlądowego.

Inwestycje w tym obszarze finansowane są w priorytecie VII: *Transport przyjazny środowisku*, działanie 7.2 *Rozwój transportu morskiego* oraz 7.5 *Poprawa stanu śródlądowych dróg morskich*. Rozwój transportu morskiego i śródlądowego ma stanowić alternatywę dla transportu drogowego z myślą o ochronie środowiska.

Do połowy października 2010 r. do CUPT złożono 12 wniosków o dofinansowanie projektów morskich i śródlądowych w kwocie 669 mln złotych. Zawarto 10 umów o dofinansowanie o całkowitej wartości ponad 771 mln złotych, przy wkładzie z UE – 476,4 mln złotych. Wartość podpisanych kontraktów z wykonawcami wynosi 258 mln złotych.

W programie toczy się 10 inwestycji w transporcie morskim i śródlądowym POLiŚ. Są to między innymi:

- Przebudowa falochronu wschodniego w Świnoujściu
- Modernizacja dostępu drogowego do Portu w Szczecinie
- Budowa statku ratowniczego I kat. typu SAR-3000/II
- Przebudowa Kanału Portowego w Porcie Gdynia
- Infrastruktura dostępu drogowego i kolejowego do wschodniej części Portu Gdynia.
- Należy mieć na uwadze, że ten typ inwestycji ma służyć również zwiększeniu udziału w przewozie ładunków i osób w gałęziach transportu alternatywnych w stosunku do transportu drogowego. Zagadnienie to dotyczy także inwestycji w publicznym transporcie kolejowym, w obszarach metropolitalnych oraz intermodalnym.

### **Transport miejski przyjazny środowisku**

Program *Infrastruktura i Środowisko* finansuje inwestycje transportowe pod warunkiem zachowania stanu środowiska naturalnego. Rozwój połączeń komunikacyjnych musi uwzględniać alternatywne wobec drogowego formy transportu, przyjazne dla środowiska.

Taki charakter powinien mieć transport miejski, który wpływa na jakość życia mieszkańców. Program *Infrastruktura i Środowisko* zasilany środkami europejskimi wspiera ekologiczny transport miejski w ramach priorytetu VII: *Transport przyjazny środowisku* (działanie 7.3). W programie realizowane są duże inwestycje w transporcie miejskim o wartości powyżej 100 milionów złotych w 9 obszarach metropolitalnych: katowickim, trójmiejskim, warszawskim, wrocławskim, toruńsko-bydgoskim, łódzkim, krakowskim, szczecińskim i poznańskim. Beneficjentami pomocy mogą być gminy oraz miasta na prawach powiatu leżące w 9 obszarach metropolitalnych, samorządy województw, związki i porozumienia JST, przewoźnicy świadczący usługi w zakresie transportu pasażerskiego, zarządcy infrastruktury komunikacyjnej i kolejowej.

Dzięki wsparciu inwestycji kwotą około 8 miliardów złotych z Programu *Infrastruktura i Środowisko* zostanie wybudowana i zmodernizowana sieć transportu szynowego i trolejbusowego o długości 550 km. W ramach tego programu powstanie także II linia metra w stolicy. Przewiduje się, że inwestycje usprawnią transport miejski, z którego skorzysta ponad 30 milionów pasażerów.

Dzięki wsparciu funduszy europejskich w obszarach metropolitalnych nastąpi redukcja zatłoczenia motoryzacyjne-





Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie, fot. Tomasz Bielecki

go, emisji spalin i hałasu ulicznego. W obszarze transportu publicznego wspierane są głównie projekty rozbudowy sieci szynowych (szybkiej kolei miejskiej, linii tramwajowych, metra) i trolejbusowych oraz zakup i modernizacja taboru, a także budowa i rozbudowa stacji i węzłów przesiadkowych ze szczególnym uwzględnieniem ich integracji z innymi gałęziami transportu, w tym projekty typu „parkuj i jedź” oraz systemy automatycznego sterowania ruchem i zbierania informacji, poprawiające funkcjonowanie transportu publicznego.

Do połowy października 2010 r. do CUPT złożono 9 wniosków o dofinansowanie projektów transportu miejskiego o wartości prawie 10 mld złotych. 3 z nich przeszły już pozytywnie ocenę. Zawarto 2 umowy o dofinansowanie o wartości 800 mln złotych, gdzie wkład UE wyniesie 340 mln złotych. Na Liście projektów indywidualnych jest 25 takich inwestycji, dla których wstępnie zarezerwowano środki. 11 z nich jest już w trakcie realizacji. Łączna wartość podpisanych kontraktów z wykonawcami wynosi 5,71 mld złotych (netto). Inwestycje polegają m.in. na przebudowie torowisk i zakupie taboru tramwajowego w Warszawie, Poznaniu, Szczecinie, Wrocławiu, Gdańsku i Krakowie, rozwoju szybkiej kolei miejskiej w Trójmieście i Warszawie, budowie II linii metra w Warszawie.

Dla większości projektów termin na złożenie wniosku i podpisywanie umów przewidziano pod koniec 2010 r. oraz w przyszłym roku. Wtedy też należy spodziewać się pierwszych wniosków od beneficjentów o zwrot poniesionych wydatków. Najbardziej skomplikowane przedsięwzięcia wspierane są przy opracowaniu dokumentacji technicznej m.in. przez ekspertów unijnych Jaspers lub przez doradców zaangażowanych przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego.

### **Bezpieczeństwo ruchu drogowego**

Samochody ratownictwa technicznego, samochody ratowniczo – gaśnicze, pneumatyczny sprzęt ratowniczy, pojazdy do działań profilaktyczno – edukacyjnych, samochody osobowe z videorejstratorami, motocykle... . Taki sprzęt zakupiły komendy straży pożarnej i policji w ramach działania 8.1 PO- Liś. Ministerstwo Infrastruktury oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad będą prowadzić kampanie społeczne promujące bezpieczne zachowania na drogach.

Do połowy października 2010 r. do CUPT złożono 27 wniosków o dofinansowanie projektów BRD o łącznej wartości ok. 350 mln złotych. Zawarto już 7 umów o dofinansowanie na kwotę 170 mln złotych. Wkład UE wyniesie 150 mln złotych. Łączna wartość podpisanych kontraktów z wykonawcami wynosi dotychczas 82 mln złotych (netto).



## Kończymy przygotowania, zaczynamy właściwą realizację projektów transportowych



rozmowa  
z **Patrycją  
Wolińską-  
Bartkiewicz,**  
podsekretarzem  
stanu  
w Ministerstwie  
Infrastruktury

*Czy Pani zdaniem możemy mówić o zaawansowaniu realizacji Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko w odniesieniu do priorytetów transportowych?*

Tak, zdecydowanie. Bieżący rok będzie ostatnim, w którym realizujemy zadania przygotowawcze, bez których inwestycje w ogóle nie mogłyby się rozpocząć. Zakres naszych działań jest dość szeroki – nie tylko przygotowujemy inwestycje do realizacji, ale także wyjaśniamy kwestie, bez których projekty z uwagi na zobowiązania Polski wobec Unii Europejskiej, nie mogą być realizowane. Chodzi zwłaszcza o nadrobienie zaległości w przygotowaniu dokumentacji środowiskowych, oceniających wpływ inwestycji na środowisko. W fazie wykonawczej znajduje się połowa projektów inwestycyjnych, realizowanych przez dwóch głównych beneficjentów POIiŚ – Generalną Dyрекcyję Dróg Krajowych i Autostrad i PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Efekty wdrażania Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko są już zauważalne na naszych drogach, lotniskach, kolei. Najbardziej spektakularne inwestycje będą zakończone w latach 2013 – 2014. W roku 2015 musimy zakończyć rozliczanie finansowe zrealizowanych inwestycji.

*Na czym polegają wspomniane przez Panią ostatnie „prace przygotowawcze”?*

Kiedy obejmowałam funkcję podsekretarza stanu, miałam pewne obawy co do realizacji POIiŚ. Staliśmy bowiem przed szeregiem problemów, np. nieuregulowanymi kwestiami ochrony środowiska. Prace przygotowawcze skoncentrowały się zatem na poprawie tego, co nie zostało zrobione w ubiegłych latach. Pod koniec 2008 r. przyjęliśmy znowelizowaną specustawę drogową i ustawę o ocenach oddziaływania na środowisko, które ułatwiły rzeczową realizację inwestycji infrastrukturalnych. Ustawa ocenowa zwiększyła zakres udziału społecznego, uporządkowała zakres uprawnień przysługujących organizacjom ekologicznym w postępowaniach legislacyjnych z udziałem społeczeństwa i w postępowaniach w sprawie oceny oddziaływania inwestycji na środowisko. Kolejnym ważnym zadaniem, które musieliśmy wykonać przed rozpoczęciem realizacji inwestycji było przeprowadzenie inwentaryzacji przyrodniczej obszarów chro-

nionych Natura 2000. Oficjalna lista obszarów Natura 2000 została przesłana do KE dopiero pod koniec ubiegłego roku, pojawiło się wiele nowych obszarów, a także w przypadku wielu z nich dokonano korekty granic. Wtedy też mogliśmy rozpocząć inwentaryzację przyrodniczą, co w konsekwencji wpłynęło na wydłużenie czasu przygotowania projektów. Zgodnie z dyrektywami europejskimi musimy opracować również Strategiczną ocenę oddziaływania na środowisko dla aktualizacji „Programu budowy dróg krajowych i autostrad na lata 2008 – 2012”. Będzie ona stanowić podstawę do realizacji wszystkich inwestycji drogowych. Dokument ten przygotowaliśmy w 2008 r., jednak w międzyczasie dokończyliśmy wyznaczanie obszarów Natura 2000 oraz zmieniliśmy układ dróg krajowych, głównie w województwie podlaskim (chodzi o nowy przebieg tras łączących nasz kraj z republikami nadbałtyckimi). Z tych powodów niezbędna jest aktualizacja tego dokumentu. Wszystkie realizowane przez nas inwestycje współfinansowane przez Unię Europejską muszą być zgodne z obowiązującymi dyrektywami unijnymi i pod tym kątem analizowane są przez Komisję Europejską. Przeprowadzenie Strategicznej Oceny jest zatem zabiegiem koniecznym i warunkującym otrzymanie dofinansowania z UE. Zgodnie z założonym harmonogramem przyjęcie dokumentu planowane jest na początku 2011 roku.

W zakresie kolejowym taki dokument już istnieje. Jest to Master Plan dla transportu kolejowego w Polsce do 2030 roku z tzw. dokumentem implementacyjnym. Został on w tym roku przekazany do Komisji Europejskiej. Została też dla niego przygotowana strategiczna ocena oddziaływania na środowisko.

Oczywiście mówię tu o dokumentach strategicznych, ale chcę podkreślić, że zgodność z dyrektywami „siedliskową” i „ptasią” dotyczy każdego indywidualnego projektu, który mógłby mieć wpływ na obszary chronione Natura 2000.

*Zatem niewiele nas nauczyła realizacja ISPA czy pierwsze doświadczenia z Funduszem Spójności?*

Dlaczego?! Z inwestycji zrealizowanych w ramach ISPA i Funduszu Spójności korzystamy dzisiaj wszyscy. Rzeczywiście, kwestie oceny oddziaływania na środowisko okazały się nieco bardziej skomplikowane. W mojej ocenie zabrakło świadomości, że tego typu projekty będą rodziły protesty i konflikty. Myślę, że zaważył też pośpiech wstępowania do UE. Przyjęliśmy zobowiązania, tylko że ich nie zrealizowaliśmy. Zaniechania te na szczęście udało się nam zniwelować, niestety był to proces mozolny, wymagający nakładu wręcz tytanicznej pracy. Musieliśmy znowelizować przepisy prawne. Zgodnie z wymaganiami Komisji Europejskiej w każdym z Programów Operacyjnych na lata 2007-2013 znajduje się klauzula stanowiąca, że projekty negatywnie oddziałujące na potencjalne obszary Natura 2000 do czasu oficjalnego ich wyznaczenia nie mogą ubiegać się o dofinansowanie ze środków UE. Dlatego też, po przekazaniu KE dokumentu dot. obszarów chronionych Natura 2000 musieliśmy ponownie wziąć „pod lupę” wszystkie planowane projekty inwestycyjne. Poza tym obawialiśmy się kosztów związanych z działaniami kompensacyjnymi. Tylko na przykładzie projektów drogowych widać, że średni koszt realizacji projektu na wykonywanie działań związanych z ochroną przyrody wzrasta o ok. 30 proc. Myślę, że obawa o koszty była jednym z głównych czynników, który przeszkadzał państwu w przyjęciu stosownych przepisów już wcześniej.

*Czy jest sposób na uniknięcie w przyszłości tych konfliktów, o których Pani wspomniała?*

Polacy dopiero uczą się postawy obywatelskiej i prospołecznej. Do niedawna państwo nie brało pod uwagę opinii społeczeństwa podczas realizacji wielu inwestycji. Dziś m.in. dzięki obecności w Unii Europejskiej, gdzie obowiązuje dyrektywa o udziale społeczeństwa w każdym ważnym przedsięwzięciu, wiemy że zwłaszcza budowa dróg i modernizacja linii kolejowych należy do tych zadań, które trzeba realizować również we współpracy ze społeczeństwem. Każdy obywatel ma prawo wypowiedzieć się, czy jest to zgodne z jego oczekiwaniami i interesem. Środowisko rozpatrywane jako przyroda to nie tylko flora i fauna. Jest to również środowisko rozpatrywane pod kątem oddziaływania na człowieka. Koszty, które ponosimy by zapobiegać, później skutkują bezpieczeństwem w całym ekosystemie, którego człowiek jest częścią.

*Gdzie Pani widzi największe problemy już na etapie prowadzenia inwestycji?*

Wiele projektów obecnie jest realizowanych w trybie „projektuj i buduj”. Jest to taki tryb, gdzie wykonawca ma przygotować na podstawie tylko koncepcji funkcjonalnej dokumentację i realizować tę inwestycję na podstawie tego, czego oczekuje inwestor. Największym wyzwaniem w realizacji takich projektów jest nadzór ze strony inwestora oraz dobra współpraca, by uniknąć sytuacji, w których wykonawca tworzy dokumentację i później ją wykonuje w niższym standardzie niż tego oczekiwał inwestor. To jest największe wyzwanie na polu realizacyjnym. Dla lepszej realizacji zmieniliśmy prawo zamówień publicz-



nych. Zabezpiecza ono interesy inwestora i wykonawcy. Wydaje mi się, że przepisy prawne umożliwiają już przeprowadzanie bardzo dużych projektów. Paradoksalnie, mimo że wymieniałam obszary, które mogą sprawiać problem, to jednak tkwi w nich wielki potencjał. Na przyszłość będzie to skutkowało poprawą warunków realizacji inwestycji.



## Dobry projekt to podstawa

**Efektywne wykorzystanie środków UE jest uwarunkowane dobrym przygotowaniem projektu. Skala inwestycji jest ogromna. Dlatego należy liczyć się z wieloma trudnościami, jakie mogą pojawić się podczas ich realizacji. Eksperti są zgodni, wielu trudności można uniknąć i to w dodatku na początkowych etapach przedsięwzięć.**

**Robert Kietliński**, specjalista ds. transportu w warszawskim Biurze JASPERS zwraca uwagę zwłaszcza na jakość dokumentacji. – *Zamawiający/beneficjent ma ogromny wpływ na jakość opracowań, gdyż rynek wykonawców kształtowany jest m.in. poprzez zachęty płynące od zamawiających. Dlatego jakość opracowania może i powinna być najważniejszym kryterium wyboru oferty. Konsekwencje wynikające z niskiej jakości np. dokumentacji środowiskowej to nie tylko utrata środków unijnych, ale również ryzyko wytoczenia procesu o łamanie prawa wspólnotowego. Należy zachować czujność, bowiem nawet renomowany wykonawca może przygotować raport o niskiej jakości (efekt dumpingu cenowego)* – uzasadnia Kietliński. Podobnego zdania jest dr **Artur Rudnicki**, specjalista ds. transportu, w sektorze projektów kolejowych i lotnictwa w Inicjatywie JASPERS. Jego zdaniem, na powodzenie projektu kolejowego wpływają głównie takie czynniki jak: jakość studiów wykonalności – w tym analizowane opcje inwestycyjne i modernizacyjne na etapie prac studialnych, właściwie przygotowana dokumentacja środowiskowa, proces przygotowania i realizacji przetargów (na prace przygotowawcze, nadzór i roboty budowlane), ale także kompetencje beneficjentów uprawniające ich do odbioru dokumentacji i prowadzenia projektów.

Analizując przebieg realizacji projektów tylko w obszarze transportu drogowego oraz kolejowego można wyciągnąć wiele wniosków istotnych dla powodzenia podobnych inwestycji w innych dziedzinach transportu, zarówno obecnie jak i w przyszłości. Odnoszą się one nie tylko do technicznych czynności w zarządzaniu projektami. Wiele problemów na placu budowy lub po zakończeniu inwestycji ma źródło w czynnościach analitycznych, które dostarczają informacji kluczowych dla opisu celów, zakresu oraz parametrów inwestycji. Robert Kietliński w odniesieniu do projektów drogowych wskazuje na takie elementy jak:

- prognozy ruchu zakładające racjonalne założenia makroekonomiczne, uwzględniające inne gałęzie transportu oraz uwarunkowania/preferencje lokalne
- właściwy dobór zakresu projektu/przepustowości odpowiadającej spodziewanemu popytowi, uwzględnienie możliwości etapowania.
- zasadność wprowadzania odpłatności/wysokości opłaty za dostęp i jej wpływ na poziom ruchu
- przeprowadzenie audytu Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego
- zapewnienie stabilności finansowej – należytego standardu utrzymania.

Z kolei Artur Rudnicki do elementów warunkujących dobry projekt kolejowy zalicza:

- przemyślaną koncepcję projektu
- przygotowanie projektu zgodnego metodycznie z innymi projektami w kwestiach przekrojowych (sektorowych)
- bezbłędnie opracowane studium wykonalności (wraz z analizami technicznymi, ekonomicznymi i finansowymi)
- dobrze przygotowaną dokumentację środowiskową wraz z decyzją środowiskową spełniającą nie tylko krajowe wymagania, ale także Komisji Europejskiej

przygotowanie kompletnego i bezbłędnego wniosku o dofinansowanie (wraz z załącznikami)

Na etapie składania wniosku o dofinansowanie jednym z najtrudniejszych działań jest przygotowanie dokumentacji środowiskowej. – *Zwłaszcza, że część ze składanych do CUPT projektów było przygotowywanych już wcześniej, zanim zaczęły obowiązywać nowe przepisy środowiskowe z 2008 roku. Istnieje jednak możliwość – zgodnie z wytycznymi MRR – zaakceptowania dokumentacji przygotowanej na podstawie wcześniejszych przepisów, o ile te dokumenty nie są sprzeczne z przepisami unijnych dyrektyw. Ale niestety, zwykle w tym przypadku pojawia się kłopot, bo decyzje środowiskowe nawet jeśli są, to nie mają wystarczającego uzasadnienia, takiego o jakim mówi unijna dyrektywa. Te uzasadnienia są ograniczone do stwierdzenia, że projekt jest zgodny z przepisami prawa. Tymczasem przepisy unijne wymagają szczegółowego uzasadnienia. Nawet jeśli projekt nie oddziałuje na obszary Natura 2000, to nie wystarczy zwykle stwierdzenie tego faktu. Do tego musi być uzasadnienie, na podstawie jakich dokumentów i informacji organ zdecydował, że inwestycja nie oddziałuje na obszary Natura 2000. Stąd, nawet bez winy beneficjenta, otrzymujemy dokumentację niewłaściwą* – wyjaśnia **Anna Siejda**, dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych. *Przygotowanie rzetelnego raportu o oddziaływaniu na środowisko oraz prawidłowo przeprowadzony udział społeczeństwa stanowią o jakości decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, a w konsekwencji – o absorpcji środków unijnych. – Jakość raportu wpływa na obniżenie kosztów inwestycji poprzez przyspieszenie procedur inwestycyjnych (brak wezwań do uzupełnienia) oraz optymalny dobór urządzeń ochrony środowiska* – wyjaśnia **Joanna Szyber** z Generalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska. – *Rolą oceny oddziaływania na środowisko jest stworzenie lepszego projektu, bardziej zgodnego z zasadami trwałego i zrównoważonego rozwoju* – tłumaczy **Urszula Rzeszot**, ekspert ds. OOS w biurze Inicjatywy JASPERS.

Uwaga beneficjentów powinna być skierowana na upewnienie się, czy inwestycja wpływa na obszary Natura 2000. – *Oceń wpływ na obszar Natura 2000 może być zintegrowana z OOS, jednak zawsze jej elementy powinny być łatwe do odróżnienia* – radzi **Katarzyna Charzyńska** z Departamentu Polityki Spójności i Ocen Oddziaływania na Środowisko Dyrekcji Generalnej Środowisko KE. Wynika to ze szczególnych wymogów, które wiążą się z wpływem planowanej inwestycji na obszar Natura 2000, a które wynikają z tzw. dyrektywy siedliskowej. Ocena wpływu na obszar Natura 2000 skupia się na ocenie negatywnych znaczących oddziaływań na gatunki i siedliska będące przedmiotem ochrony na danym obszarze Natura 2000. Jeśli istnieje możliwość znaczącego negatywnego wpływu, to należy wówczas poszukiwać rozwiązania alternatywne, które wpływu negatywnego mieć nie będzie.

Dobre przygotowanie projektu warunkuje branie pod uwagę wpływu na Naturę 2000 i ochronę gatunkową na samym początku planowania, a więc jeszcze przed lokalizacją i dokumentacją techniczną. Kluczowe znaczenie mają też sumienny i dobrze udokumentowany screening oraz zapewnienie dobrej jakości ocen i zaplanowanie na to wszystko czasu. Jeśli trzeba, należy zaplanować alternatywy unikając przy tym lokalizacji projektów, o których wiadomo, że mają negatywny wpływ. W przypadku możliwości wystąpienia negatywnego wpływu konieczne jest zaplanowanie solidnych działań minimalizujących. W wyjątkowych przypadkach autoryzacji projektów mających negatywny wpływ na obszary NATURA 2000 konieczne jest zaplanowanie działań kompensacyjnych.

## Inwestycje z POliŚ inspirują samorządy lokalne do działania



**Rozmowa z Ryszardem Boguszewskim, dyrektorem Biura Doradztwa Europejskiego EuroCompass w Lublinie**

*Jak można efektywnie wykorzystać środki z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko na zadania infrastrukturalne, by mogły na tym skorzystać także społeczności lokalne, a więc także samorządy?*

Ryszard Boguszewski: Najważniejsza jest budowa i modernizacja infrastruktury kolejowej i drogowej. PO liŚ dotyczy projektów związanych z transeuropejskimi sieciami transportowymi, więc rola samorządów regionalnych i lokalnych jest tu ograniczona. Z punktu widzenia samorządów lokalnych, czy regionalnych już dziś powinny być podjęte działania planistyczne i projektowe związane z budową własnych lokalnych i regionalnych sieci – kolejowych lub drogowych – do tych, które zaplanowane są w obecnie realizowanym planie z Programu Infrastruktura i Środowisko. Sieci połączeń krajowych i regionalnych, bądź lokalnych staną się wtedy częścią układu funkcjonalnego, mogącego przyczynić się do podniesienia atrakcyjności i konkurencyjności danego obszaru. Dobrym przykładem może być tu Łuków, położony na peryferiach województwa lubelskiego i stosunkowo daleko od Warszawy. Fakt, że modernizowana linia kolejowa, prowadząca do granicy państwa, „przechodzi” niedaleko tego miasta, bezpośrednio wpływa na podniesienie atrakcyjności tworzonej tam specjalnej strefy ekonomicznej oraz terenów inwestycyjnych. Inwestorzy biorą pod uwagę dogodny transport kolejowy, a w tym przypadku bliskość transeuropejskiej linii kolejowej Paryż–Berlin–Warszawa–Moskwa. To wielki atut Łukowa, który może i powinien być wykorzystywany w promocji tego miasta i tworzonej podstrefy ekonomicznej. Modernizacja tej linii, ale także infrastruktury drogowej, biegnącej niemal równoległe do kolejowej, to wielka szansa także dla innych „peryferyjnych” miast, choćby takich jak np. Biała Podlaska, czy Siedlce. Rolą samorządów lokalnych i regionalnych jest więc optymalne dostosowanie własnej infrastruktury kolejowej lub drogowej, będącej w gestii regionów, do projektów o znaczeniu krajowym i europejskim.

*Czy samorządy mogą inspirować rząd do podejmowania konkretnych inwestycji transportowych w swoich regionach?*

Myszę, że nie tylko mogą, ale wręcz powinny. Są już przykłady inicjatyw społeczności lokalnych, wsparte przez media, których zadaniem była próba wpisania projektu modernizacji linii kolejowej

z Lublina do Warszawy na listę projektów w PO liŚ. Wprawdzie projekt nie znalazł się na liście, ale to nie znaczy, że nie będzie w przyszłości realizowany. Akcja przyniosła konkretne efekty, choćby w postaci dużego odzewu społecznego. Ale takie poparcie dla projektu nie może być krótkie i jednorazowe.

Owszem, wsparcie społeczne jest bardzo istotne, jednak to samorządy terytorialne powinny wykazać tu długofalową aktywność i zaplanować rozwój sieci kolejowej czy drogowej w regionie, umieszczając te działania chociażby w strategii rozwoju regionu. Fakt, że realizowane są konkretne sieci połączeń transportowych to wypadkowa różnych sił – pracy ekspertów, inicjatyw oddolnych, ale także polityki rządu i Komisji Europejskiej. Nie znaczy to jednak, że sieci połączeń nie podlegają rozwojowi, czy korekcie w dłuższej perspektywie czasu. Warto wspomnieć, że obecnie trwają prace przy tworzeniu krajowych i regionalnych planów zagospodarowania przestrzennego. Nie da się wykluczyć, że nastąpić może korekta głównych ciągów komunikacyjnych i być może wówczas wschodnia część Polski w perspektywie 2014-2020 także zostanie objęta planami budowy i modernizacji głównych szlaków transportowych. Na razie bowiem gros funduszy i działań z POliŚ koncentruje się w Polsce zachodniej.

*Czy szanse na realizację projektów transportowych zwiększają się, gdy przewidywana jest większa liczba użytkowników na danej trasie?*

Tak. Są przykłady pokazujące, że inwestycje w infrastrukturę drogową mogą przynieść wymierne efekty. Tak jest z modernizacją drogi krajowej nr 19 z Białegostoku przez Lublin do Rzeszowa, która do niedawna miała charakter drogi co najwyżej regionalnej. Teraz, gdy została wpisana do realizacji w tej perspektywie finansowej, zyskuje na znaczeniu, czego dowodem jest zwiększenie intensywności ruchu na tej trasie.

Generalnie mamy tu dylemat – czy modernizować, bo stan infrastruktury tego wymaga, a jest szansa na zwiększenie liczby użytkowników, czy też zaspokajając bieżące potrzeby w zakresie remontów. Rolą samorządów lokalnych i regionalnych jest zapewnienie równowagi pomiędzy potrzebami i możliwościami realizacji. Moim zdaniem konieczne jest zapewnienie pełnej dokumentacji towarzyszącej planom inwestycyjnym na kolejną perspektywę finansową i aktywne współtworzenie koncepcji przestrzennej regionów i kraju.

*Jaką rolę w wytyczaniu strategii rozwoju, np. transportu kolejowego, odgrywają konsultacje społeczne?*

Proces konsultacji jest niezbędnym elementem planowania strategicznego i operacyjnego, ale wymogiem formalnym, ale także dobrą praktyką. Choć często mamy do czynienia z uwagami subiektywnymi, wynikającymi z lokalnych potrzeb, to warto nanieść uwagi do struktury, opracowanej przez ekspertów. Koncepcja dokumentu zazwyczaj nie ulegnie zmianie, jednak zawsze możliwe są korekty i lepsze dostosowanie działań inwestycyjnych do bieżących potrzeb społeczności lokalnej.

*Jak ocenia Pan możliwości, jakie daje Polsce realizacja PO liŚ i jakie szanse stwarza samorządom?*

Jest to program z bardzo dużym budżetem, rozwiązującym strategiczne problemy kraju. Samorządy powinny podejmować próby „wpisywania się” ze swoimi inwestycjami do tego programu krajowego. Wszelkie akcje społeczne mogą tylko wesprzeć te działania, podejmowane kompleksowo i długofalowo.

## 44 kilometry mimo szkód górniczych

### Budowa autostrady A-1, odcinek Pyrzowice-Maciejów-Sośnica

|                                                    |                                               |
|----------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                                 | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad |
| umowa o dofinansowanie zawarta w październiku 2009 |                                               |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>          | <b>5,12 mld zł</b>                            |
| <b>koszt całkowity</b>                             | 6,11 mld zł                                   |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                       | 6 mld zł                                      |
| działanie 6.1 POIiŚ Rozwój sieci drogowej TEN-T    |                                               |

**Górny Śląsk znany jest w Polsce z gęstej siatki połączeń drogowych. Użytkownicy dróg otrzymają nową drogę – budowany odcinek autostrady A-1 Pyrzowice – Maciejów – Sośnica. Drogowcy będą mogli podzielić się doświadczeniami z budowy skomplikowanej drogi na terenach górniczych, do tego silnie zurbanizowanych.**

Na 44 kilometrach autostrady projektanci umieścili 80 obiektów mostowych, siedem węzłów komunikacyjnych i cztery miejsca obsługi podróżnych. Budowana autostrada A-1 na odcinku Pyrzowice – Maciejów – Sośnica połączy się na węźle So-

śnica w Gliwicach z odcinkiem ok. 50 km autostrady A-1 budowanej do granicy z Republiką Czeską oraz na węźle Pyrzowice z drogą ekspresową S-1 i dalej drogami DK 1 (kierunek Warszawa) i DK 86 (kierunek Katowice) na węźle Podwarpie.

Inwestycja na odcinku A-1 Pyrzowice-Maciejów-Sośnica warta 6,1 mld zł została podzielona na cztery kontrakty. Realizacja jednego rozpoczęła się w 2008 r., zaś pozostałych trzech – w 2009 r. Zakończenie budowy ostatniego z kontraktów nastąpi w kwietniu 2012 r.

– *Każdy z kontraktów charakteryzuje się inną specyfiką. Niemniej jednak wspólnym mianownikiem dla wszystkich jest przeprowadzenie drogi przez tereny silnie zurbanizowane, co ma znaczenie dla przyjętych technologii wykonywania prac i sposobu ich prowadzenia.* – mówi Dorota Marzyńska z Oddziału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad w Katowicach.

#### **Takiego węzła jeszcze nie mieliśmy**

Prace przy budowie największego węzła autostradowego w Polsce – węzła Gliwice-Sośnica, rozpoczęły się z końcem czerwca 2008 r. W tym miejscu zbiegają się: autostrada A-1 relacji granica państwa – Gdańsk, autostrada A-4 relacji Wrocław – Katowice i droga krajowa nr 44 relacji Mikołów – Gliwice. Kierowcy zaczęli korzystać z niego już pod końca grudnia 2009 r. Ostateczne zakończenie robót wpisanych w kontrakt z Wykonawcą nastąpiło w lipcu 2010 r.

W ramach budowy węzła Gliwice-Sośnica wybudowano 16 nowych obiektów, w tym niezwykle imponujące wiadukty w ciągu autostrady A-1 przebiegającej nad autostradą A-4 oraz nowoczesny obiekt podwieszany z pylonem wysokości



Największy w Polsce węzeł autostradowy – Gliwice-Sośnica



*Konstrukcja ustroju nośnego nasuwana z wytwórni przy podporze nr 29*



*Układanie ciągów monitoringu przemieszczeń pionowych na odcinku Pyrzowice-Piekary Śląskie*

44 m, również nad autostradą A-4. Długość trasy autostrady A-1 w obrębie węzła wynosi 2,1 km, natomiast łączna długość wybudowanych dróg zbierająco-rozprowadzających, łącznic i dróg dojazdowych wynosi aż 33 km.

#### **Autostradą do nieba**

Odcinek Maciejów-Sońnica zlokalizowany w Gliwicach liczy niewiele ponad 6 km. Jednak w związku ze specyficznym ukształtowaniem terenu i przeprowadzaniem autostrady przez przeszkody terenowe, niezwykle istotnym było zaprojektowanie i wybudowanie estakad, z których najdłuższa ma ponad 1,6 km. Jest to obiekt przekraczający ulicę Chorzowską, DK 88, linię kolejową w rejonie ruchliwego węzła kolejowego w Gliwicach, gdzie istnieje skupisko aż 14 torów kolejowych i rzekę Bytomkę. Obiekt jest realizowany metodą nasuwania podłużnego z wykorzystaniem aż 5 urządzeń do nasuwania, tzw. awanbeków, co usprawnia przekraczanie przeszkód terenowych. Budowana autostrada przebiega tu przez tereny silnie zdegradowane przemysłowo. To historyczna eksploatacja górnicza w tym rejonie spowodowała obniżenia terenu, w których powstały zastoiska wodne stanowiące siedliska płazów. Budowa prowadzona jest z poszanowaniem środowiska przyrodniczego.

W ramach budowy tego odcinka na węźle Maciejów powstanie Obwód Utrzymania Autostrady (OUA), jedyny w ramach tego projektu. OUA zostanie wyposażony w lądowisko dla helikopterów, budynki Policji Autostradowej oraz obiekty służące utrzymaniu autostrady.

#### **Unikatowy monitoring sprawdzania deformacji**

Z uwagi na przebieg autostrady na odcinku Piekary Śląskie – Maciejów (dł. 20,1 km) i Pyrzowice – Piekary Śląskie (16,1 km) przez zdegradowany górnico, jak również zróżnicowany geologicznie teren, podłoże pod nasyp wymaga zastosowania specjalistycznych metod uzdatniania. Zastosowano wzmocnienie gruntu w postaci kolumn kamiennych, podłoże uzdatnianie – zagęszczane było również metodą ciężkiego ubijania przyczyniającego się do zwiększenia efektywności prowadzonych prac.

Aby śledzić ewentualną pracę podłoża spowodowaną eksploatacją zakładów górnich – kopalni zastosowano monitoring górnicy obejmujący najbardziej narażone na występowanie deformacji terenu fragmenty autostrady A-1. Monitoring ma za zadanie elektroniczne przekazywanie danych o występujących odkształceniach i deformacjach, które mogą pojawić się w podłożu nasypu autostrady na obszarze występowania szkód górnich. Jest to pierwszy w naszym kraju i unikatowy na skalę światową, w pełni zautomatyzowany system monitoringu deformacji terenu, który na odcinku Pyrzowice – Piekary Śląskie obejmuje trzy najbardziej zagrożone odcinki na tym kontrakcie: rejon Węzła Piekary oraz dwa odcinki o łącznej długości 580m.

#### **Drogowcy dogadali się z górnikiem**

Zarówno na odcinku Piekary Śląskie – Maciejów, jak Pyrzowice – Piekary Śląskie (dł. 16,1 km) trasa autostrady A-1 prowadzi przez tereny, na których prowadzona była historyczna eksploatacja rud metali. Wydobycie rud metali prowadzone było na małych głębokościach przy pomocy szybków o maksymalnej głębokości 80 m. W celu zinwentaryzowania szybków i chodników po eksploatacji rud, przeprowadzono badania metodami georadarowymi i elektrooporowymi, a po zlokalizowaniu podziemnych pustek wypełniano je przez zatłaczanie zaczynem zaprojektowanym specjalnie o tego rodzaju prac.

Ponadto na odcinku Pyrzowice – Piekary Śląskie w rejonie węzła Piekary znajduje się uskok warstw geologicznych tzw. „uskok radzionkowski”. Jest to teren szczególnie narażony na nieprzewidywalne deformacje terenu. W celu odprężenia górotworu na obszarze uskoku wykonano odwierty na głębokości ok. 40 m a następnie za pomocą materiałów wybuchowych dokonywano odstrzału. W wyniku zastosowania takiej technologii ujawniły się pustki, które później wypełniono odpowiednim materiałem powodując lepszą konsolidację (zagęszczenie) podłoża. Prace te wymagały koordynacji z kopalnią prowadzącą eksploatację górnicy w rejonie uskoku, gdyż skutki odstrzału mogły stanowić zagrożenie dla pracujących pod ziemią górników.

*Zdjęcia ze zbiorów: GDDKiA Katowice*

## „Czwórka” po remoncie będzie wygodna i bezpieczna

### Przebudowa drogi krajowej nr 4 Machowa-Łańcut (km 527+456 – 613+767,30)

|                                            |                                               |
|--------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                         | Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad |
| umowa o dofinansowanie zawarta w maju 2009 |                                               |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>  | <b>476,8 mln zł</b>                           |
| <b>koszt całkowity</b>                     | 583,3 mln zł                                  |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>               | 561 mln zł                                    |
| działanie 6.1 Rozwój sieci drogowej TEN-T  |                                               |

Przebudowa drogi krajowej nr 4 na odcinku Machowa-Łańcut jest ważną inwestycją nie tylko dla Podkarpacia, ale też dla całej Polski. „Czwórka” łączy zachodnią i wschodnią część Polski, wiodąc od granicy z Niemcami do granicy z Ukrainą. Jest także częścią transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T. W niedalekiej przyszłości stanowić będzie również alternatywną drogę dla autostrady A4. Przez cały czas trwania inwestycji droga udostępniona jest użytkownikom.

Przebudowa całego odcinka Machowa-Łańcut kosztuje ponad 583 mln zł. Inwestycja w 85 proc., tj. w kwocie 476 mln zł, została sfinansowana z Funduszu Spójności. Projekt pod nazwą „Przebudowa drogi krajowej nr 4 na odcinku Machowa – Łańcut km 527+456-613+767,30” jest realizowany w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko (Priorytet VI. Drogowa i lotnicza sieć TEN-T). Prace rozpoczęły się w sierpniu 2008 r. Termin zakończenia projektu wyznaczono na koniec grudnia 2011 r.

Trwające dwa lata intensywne roboty prowadzono nie przerywając ruchu. Utrudniały one przejazd i przysparzały kierowcom wiele kłopotów. Za to po remoncie trasa będzie wygodna i bezpieczna, zapewni sprawny przejazd oraz spełni unijne wymogi, jakim muszą odpowiadać szlaki komunikacyjne o charakterze ponadregionalnym i międzynarodowym. Tak stanie się już niedługo. Prace są już na finiszu.

### Cztery odcinki, wielu wykonawców

Inwestycję podzielono na 4 odcinki realizacyjne, na których pracują różni wykonawcy, co usprawniło przygotowanie przebudowy i prowadzenie robót budowlanych. Przebudowywane odcinki to: Machowa-Pilzno (o długości 7,493 km), Pilzno-Ropczyce (23,099 km), Ropczyce-Klęczany (12,858 km), Rzeszów-Łańcut (11,4203 km). Na dwóch odcinkach trwają już prace komisji odbiorowej. Pozostałe są przygotowywane do odbiorów (wystawione zostały świadectwa przejęcia). Najdłuższe prace prowadzone będą na najdłuższym z przebudowywanych odcinków, ponieważ jego wykonawca poniósł największe straty w wyniku dwóch fal powodziowych, które nawiedziły Podkarpacie. Najwcześniej ruszyła przebudowa odcinka Pilzno-Ropczyce. Umowę na realizację tego odcinka Oddział GDDKiA w Rzeszowie podpisała w lipcu 2008 r. za cenę ponad 278 mln zł. W tym czasie podpisano umowy także na przebudowę odcinka Ropczyce-Klęczany za cenę ponad 108 mln zł, odcinka Machowa-Pilzno za kwotę 53,9 mln zł oraz Rzeszów-Łańcut za kwotę 91,9 mln zł. Kontrakt na zarządzanie projektem wraz z nadzorem nad realizacją robót wynosi 9,1 mln zł.

### Cel: udrożnić trasę i poprawić bezpieczeństwo

Odcinek drogi krajowej nr 4 od Machowa do Łańcuta przebiega przez teren powiatów dębickiego, ropczycko-sędziszowskiego, rzeszowskiego i łańcuckiego (na terenie gmin: Pilzno, Dębica, miasto Dębica, Ropczyce, Sędziszów Małopolski, Iwierzyce, Świlcza, Krasne, Czarna, Łańcut i miasto Łańcut). Długość drogi wynosi 86,3 km, zaś gruntownej przebudowie w ramach projektu poddano 55 km.

Nawierzchnia przebudowywanej „czwórki” na długich jej ciągach była skoleinowana, wykruszona i spękana. Również na poboczach pojawiły się spękania i deformacje. Ponadto pobocza gruntowe w przeważającej części były zaniżone w stosunku do poziomu nawierzchni jezdni. Wody powierzchniowe odprowadzono do rowów przydrożnych, jednak ich zły stan techniczny (w większości zamulone i zarośnięte) przyczyniał się do dodatkowych szkód w koronie drogi. Na „czwórce” przebudowano 10 mostów i wiaduktów. Ich konstrukcje nośne okazały się w wielu miejscach uszkodzone i skorodowane. 78 przepustów wymagało renowacji, w efekcie dwa z nich przeznaczono do likwidacji. Droga krajowa nr 4 na odcinku Machowa-Łańcut będzie trasą o parametrach technicznych klasy GP (droga główna ruchu przyspieszonego), o prędkości projektowej  $V_p = 70$  km/h (na terenach zabudowanych 50-60 km/h) i kategorii obciążenia ruchem KR5 oraz miejscami KR6. Przebudowana droga ma 2, a miejsca-





mi 3 lub 4 pasy ruchu, po 3,5 m szerokości. Wydzielenie dodatkowych pasów do wyprzedzania i przebudowa skrzyżowań oraz zmiany w oznakowaniu drogi podniosą średnią prędkość oraz przepustowość drogi. Inwestycja pozwoli na likwidację wąskiego gardła dla pojazdów ciężkich. Niedostateczna nośność nawierzchni i obiektów inżynierskich nie spełniała potrzeb tego rodzaju transportu. Dostosowanie polegało na wzmocnieniu nawierzchni do przenoszenia obciążeń o nacisku do 115kN/oś oraz na wzmocnieniu obiektów inżynierskich do przenoszenia obciążeń klasy A (przystosowanie nośności nawierzchni dróg i obiektów inżynierskich do wymagań przepisów UE).

Istotnym celem jest również poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego poprzez wprowadzenie zmian w organizacji ruchu, budowę azyli dla pieszych, przebudowę zatok autobusowych, a także remont, przebudowę i budowę chodników ciągów pieszo-jezdnych, jak również korektę niwelety i montaż urządzeń bezpieczeństwa ruchu. Na przejściach dla pieszych przewidziano m.in. podświetlane znaki drogowe D-6 (kasetony) wraz z oświetleniem powierzchni przejścia dla pieszych i jego najbliższego sąsiedztwa.

Potrzeba przebudowy tej drogi podyktowana była względami bezpieczeństwa, co potwierdzały dramatyczne statystyki wypadkowe. Jak podaje policja, na odcinku między Rzeszowem a Łańcutem w ciągu ostatnich pięciu lat zginęło 27 osób, a 156 zostało rannych. W tym czasie doszło aż do 114 wypadków i 1310 kolizji.

### Z myślą o naturze

Przebudowana droga musi spełniać współczesne wymogi ekologii. W jej ciągu wykonano liczne urządzenia służące ochronie środowiska. W ramach tych prac przebudowano rowy wzdłuż drogi, pogłębiając je i odmulając, aby usprawnić odprowadzenie wód opadowych. Bezpośrednio przed ujściem rowów do cieku zbudowano zasuwę, umożliwiającą zablokowanie odpływu wody zebranej z jezdni do cieku w przypadku katastrofy ekologicznej (np. zalanie jezdni ropą naftową w wyniku wypadku lub kolizji drogowej).

Zaplanowano również ekrany akustyczne w miejscach najbardziej dotkniętych oddziaływaniem hałasu komunikacyjnego. 3-5 metrowe ekrany akustyczne montowane są na odcinkach, w pobliżu których zlokalizowane są gospodarstwa domowe. W budynkach, w których przekroczone zostały normy natężenia hałasem, wymienia się stolarkę okienną. W ten sposób rekompensowane są uciążliwości ruchu drogowego w bezpośrednim sąsiedztwie.

*Zdjęcia ze zbiorów: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad*



## Jak wam się podoba większe lotnisko?

### Port lotniczy w Gdańsku – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside

|                                               |                      |
|-----------------------------------------------|----------------------|
| <b>beneficjent</b>                            | Port Lotniczy Gdańsk |
| umowa o dofinansowanie zawarta w czerwcu 2010 |                      |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej:</b>    | <b>45,63 mln zł</b>  |
| <b>koszt całkowity</b>                        | 113,5 mln zł         |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                  | 91,26 mln zł         |
| działanie 6.3 Rozwój sieci lotniczej TEN-T    |                      |

**Mieszkańcy Trójmiasta i sąsiadującej z lotniskiem wsi Banino – w ramach konsultacji społecznych – wyrażali opinie, czy chcą większego lotniska w Rębiechowie. W ten sposób przesądzi o dalszych losach portu lotniczego, który zajmuje trzecie miejsce w kraju pod względem przewozów i pilnie wymaga rozbudowy. Większość odpowiedziała pozytywnie, choć rozbudowa lotniska oznacza też uciążliwości związane z hałasem.**

Zgoda mieszkańców oznaczała, że Port Lotniczy Gdańsk im. Lecha Wałęsy zmieni swe oblicze po raz trzeci. Pierwsze należało do portu lotniczego, który powstał we w Gdańsku Wrzeszcz na bazie dawnego lotniska wojskowego. 5 września 1922 r. wystartował stamtąd pierwszy samolot do Warszawy i Lwowa. Pasażerów szybko przybywało. W ostatnich latach przed wojną co roku odprawiano około 1500 osób. Lotnisko istniało do 1974 r., kiedy to okazało się, że stary port nie spełnia wymogów nowych czasów. Wówczas władze zdecydowały o budowie nowego lotniska od podstaw w Rębiechowie, w odległości 10 km od Gdańska. Port lotniczy został poddany próbie czasu po 1990 r., kiedy w przedsiębiorstwie nastąpiły zmiany



kapitałowe i o rozwoju portu zaczęły decydować samorządy. Obecnie samorząd Gdyni, Gdańska, Sopotu i woj. pomorskiego są właścicielami 63 proc. udziałów w spółce zarządzającej portem. Pozostała część należy do państwowego Przedsiębiorstwa „Porty Lotnicze”.

Na zmianę oblicza „starzejącego” się portu trzeba było jeszcze poczekać. Przystąpienie Polski do UE spowodowało dynamiczny wzrost pasażerów i umożliwiło finansowanie niezbędnych inwestycji. Właściciele portu liczą, że nowe inwestycje nie tylko wniosą do portu nowoczesność i nowe technologie, ale też pomogą „rozwinąć skrzydła” spółce w dziedzinie obsługi pasażerów. Temu właśnie ma m.in. służyć projekt „Modernizacji infrastruktury lotniskowej po stronie airside”, który, jako pierwszy w branży lotniczej, uzyskał dofinansowanie z Funduszu Spójności. Jego realizacja pozwoli nie tyle na „odmalowanie” oblicza portu, ile na wprowadzenie nowych i nowoczesnych rozwiązań. Nie są to widowiskowe inwestycje. Często schowane w głębi ziemi, są jednak niezbędne dla rozwoju lotniska, budowy drugiego terminala i obsługi pasażerskiej.

#### **Najpierw kable i kanalizacja**

Modernizację infrastruktury rozpoczęto od zmian w systemie energetycznym lotniska. Od zakończenia tej inwestycji uzależniono budowę drogi kołowania, ponieważ na przeszkodzie stała kolizja wiązki kabli z projektowanymi nawierzchniami. Kosztem prawie 4 mln zł usunięto kolizję, zbudowano trafostację i przełożono sieć oraz kanalizację teletechniczną. Kable wymieniono na nowe. Ich łączna długość wynosi około 64 km. Tę część rozległej inwestycji już ukończono i można było przystąpić do budowy drogi kołowania. Jej realizacja, jak podkreśla prezes spółki Tomasz Kloskowski, zwiększy przepustowość operacyjną Portu Lotniczego Gdańsk im. Lecha Wałęsy z 12 do 30 operacji lotniczych na godzinę i zwiększy możliwość obsługi samolotów kodu D (o długości skrzydeł od 36 do 52 m i długości startu ponad 1800 m) oraz sporadycznie kodu E (o długości skrzydeł od 52 do 65 m). Droga kołowania będzie przebiegać równoległe do pasa startowego, z którym zostanie połączona ośmioma drogami. Jej długość wynosi prawie 2,6 km, zaś szerokość – 23 metry.

#### **Będzie czyściej**

Gdańskie lotnisko wzbogaci się także o płytę do odladzania. Pozwoli ona na zebranie zanieczyszczonych chemicznie ścieków i ich unieszkodliwienie. Spływające ze stanowiska ścieki i wody opadowe będą kierowane do zbiornika, gdzie w ciągu 5 dni zostaną poddane procesowi biodegradacji. Płyta umożliwi jednoczesną obsługę dwóch samolotów kodu C lub jednego kodu D. Dzięki budowie płyty ścieki nie będą przedostawać się w otoczenie portu lotniczego. Latem będzie ona wykorzystywana jako miejsce postojowe. Pierwsze samoloty skorzystają z niej w listopadzie 2011 r. Zwiększenie powierzchni lotniska wymaga rozbudowania systemu odprowadzania wód opadowych. Aktualnie trwają prace na terenie 3 zlewni, choć w sumie opady będzie przyjmować 7 zlewni. Poszczególne zlewnie są oddawane do użytku sukcesywnie. Wszystkie będą gotowe wraz z zakończeniem budowy II terminalu, czyli pod koniec 2011 roku. Projekt przewiduje wyposażenie zlewni w urządzenia kanalizacji deszczowej oraz budowę zbiorników do biodegradacji, urządzenia do oczyszczania wód opadowych oraz zbiorników retencyjnych.

#### **Hałas pod kontrolą**

Ciekawie zapowiada się też monitoring hałasu. System został już zakupiony i jest wdrażany. Jak wiadomo, na lotnisku nie jest możliwe ograniczenie poziomu hałasu do wartości dopuszczalnych na terenach zabudowanych. Jednak w interesie



Port lotniczy w Gdańsku

Zdjęcia ze zbiorów: Port Lotniczy w Gdańsku

zarządzającego portem leży pomiar hałasu. Wyniki zdecydują o ewentualnym zwiększeniu lub zmniejszeniu strefy ograniczonego użytkowania lub po prostu budowy osłon akustycznych. Do tego celu potrzeba nowoczesnych urządzeń, które automatycznie dokonują pomiaru hałasu w sposób ciągły. System tworzą cztery stacje z wbudowanymi miernikami poziomu dźwięku. Spełniają one też funkcję stacji klimatycznych, z urządzeniami do pomiaru ciśnienia, temperatury, wilgotności powietrza oraz prędkości i kierunku wiatru.

### **Za chwilę nowy terminal**

Poszczególne inwestycje znajdują się w różnym stadium realizacji. Część z nich powiązano z innym, komplementarnym dla całości obiektu, projektem budowy drugiego terminalu T2, dla którego właściciel portu złożył także wniosek o dofinansowanie z Funduszu Spójności. Wniosek został zaopiniowany pozytywnie i obecnie trwają przygotowania do podpisania umowy o dofinansowanie. Kwota inwestycji jest niebagatelna i wynosi prawie 154 mln zł. Realizacja projektu wraz z towarzyszącymi jej obiektami, o którym powyżej, pozwoli na zwiększenie przepustowości pasażerów o 100 procent z 2,5 mln do 5 mln rocznie. Cała inwestycja będzie gotowa w lutym 2012 r.

### **Uczymy się dopiero latać**

**Tomasz Klokowski,**  
prezes spółki  
**Port Lotniczy Gdańsk**  
**im. Lecha Wałęsy**



– Gdański port lotniczy, jak i pozostałe w kraju, czeka okres kilkunastu lat dynamicznego rozwoju. Polacy uczą się dopiero latać. Wprawdzie w 2009 r. zanotowaliśmy, podobnie jak pozostałe porty, niewielki 2,5-procentowy spadek obsługi pasażerów. Jednak w tym roku, już po 7 miesiącach nastąpił 18-procentowy wzrost. Wciąż powstają nowe połączenia z Gdańska. Wspecjalizowaliśmy się zwłaszcza w obsłudze Skandynawii. Przewidujemy też zwiększenie lotów na obszarze kraju. Rozwój nie byłby możliwy bez nowych inwestycji, a te bez środków unijnych. Cieszy nas, że w branży lotniczej jesteśmy pod tym względem pionierami.

## Kolejowe dwieście na godzinę

### Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Ciechanów

|                                                   |                    |
|---------------------------------------------------|--------------------|
| <b>beneficjent</b>                                | PKP PLK SA         |
| umowa o dofinansowanie podpisana w czerwcu 2010   |                    |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>         | <b>1,27 mld zł</b> |
| <b>koszt całkowity</b>                            | 2,37 mld zł        |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                      | 1,82 mld zł        |
| działanie 7.1 <i>Rozwój transportu kolejowego</i> |                    |

Dzięki modernizacji linii kolejowej z Warszawy do Gdyni poprawi się jakość podróży oraz szybkość jazdy na tej części paneuropejskiego korytarza transportowego, który łączy regiony nadbałtyckie z obszarami nad Adriatykiem i na Bałkanach. „Modernizacja linii kolejowej E 65/C-E 65 na odcinku Warszawa-Gdynia – obszar LCS Ciechanów” ma wielkie szanse stać się przedsięwzięciem wzorcowym. Także dlatego, że odegra niezmiernie ważną rolę w czasie EURO 2012.

Dzięki modernizacji linii pociągi będą mogły jeździć z prędkością do 160 km/h, natomiast składy z tzw. wychylnym nadwoziem, przystosowanym do większych szybkości – do 200 km/h. W latach 2009-2013 nastąpi kompleksowa modernizacja stacji i szlaków linii kolejowej E65 na odcinku o długości prawie 61 km. W ramach siedmiu przetargów powstanie 31 wiaduktów z niezbędną infrastrukturą, 8 przejść podziemnych i 3 drogi równoległe. Nowe obiekty powstaną w następujących lokalizacjach:

- wiadukt kolejowy na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą powiatową Gąsocin – Łady – Krajęczyn – Ojrzeń w miejscowości Gąsocin (w rejonie przystanku osobowego Gąsocin)
- wiadukt kolejowy na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą gminną (w rejonie przystanku osobowego Gąsocin)
- wiadukt drogowy w ciągu drogi powiatowej Ciechanów – Gąsocin
- wiadukt kolejowy na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą gminną łączącą miejscowości Komory Dąbrowne i Komory Błotne
- wiadukt kolejowy na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą gminną łączącą miejscowości Sońsk i Komory Błotne
- wiadukt kolejowy na skrzyżowaniu linii kolejowej z drogą powiatową Gołotczyzna – Zawady – Nowe Miasto w miejscowości Gołotczyzna

#### **Wszystko nowe na trasie i na stacjach**

Prace przy modernizacji szlaku obejmą przede wszystkim stacje, szlaki i skrzyżowania dwupoziomowe. W przypadku stacji przebudowane będą układy torowe oraz wymienione szyny, podkłady i rozjazdy. Stacje będą wyposażone w komputerowe urządzenia sterowania ruchem oraz systemy informacji dla podróżnych. Osoby niepełnosprawne będą korzystać z pochylni



Modernizacja układu torowego na stacji Ciechanów

Zdjęcia ze zbiorów: PKP PLK S.A.

i wind, które pozwolą im na bezproblemowe przemieszczanie się na perony i do pociągów.

Równocześnie prowadzone są prace przy wymianie nawierzchni i układów torowych na szlaku kolejowym. Mosty, wiadukty i przepusty, a także łuki dostosowywane są do zwiększonych prędkości pociągów. Wszystkie remontowane odcinki linii wyposażone zostaną w komputerowe urządzenia sterowania ruchem.

#### **Bezpieczne dwupoziomowe**

Modernizacja linii kolejowej z Warszawy do Gdyni to nie tylko remonty torów, ale także likwidacja przejazdów kolejowych i zastąpienie ich skrzyżowaniami dwupoziomowymi. Z 99 przejazdów drogowo-kolejowych pozostanie tylko 16, co jest doskonałym rozwiązaniem poprawiającym bezpieczeństwo pasażerów i użytkowników dróg. To standard stosowany już w innych krajach europejskich, gdzie istnieją linie kolejowe przystosowane do obsługi pociągów dużych prędkości.

Dzięki zastosowaniu nowoczesnych technologii zmniejszy się hałas w trakcie jazdy, a zwiększy – dzięki mostom i przepustom pełniącym rolę specjalnych przejść dla zwierząt. Rozmieszczane będą również urządzenia emitujące naturalne odgłosy ostrzegawcze, które mają odstraszać zwierzęta od wejścia na tory podczas przejazdu pociągu.

## Koleją na lotnisko Okęcie

**Modernizacja linii kolejowej nr 8, budowa łącznicy do lotniska Okęcie (od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie)**

|                                                   |                   |
|---------------------------------------------------|-------------------|
| <b>beneficjent</b>                                | PKP PLK SA        |
| umowa o dofinansowanie zawarta w lipcu 2010       |                   |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>         | <b>202 mln zł</b> |
| <b>koszt całkowity</b>                            | 366 mln zł        |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                      | 288,5 mln zł      |
| działanie 7.1 <i>Rozwój transportu kolejowego</i> |                   |

**Modernizacja linii kolejowej nr 8 obejmuje budowę 2-kilometrowej łącznicy do lotniska Okęcie od przystanku osobowego Służewiec do stacji MPL Okęcie. Przewidywany czas dojazdu z centrum Warszawy na lotnisko wyniesie najwyżej 20 minut. Część pasażerów, korzystających z komunikacji miejskiej lub własnych aut, wybierze szybszy, bardziej komfortowy i ekologiczny środek transportu, jakim jest kolej. Jest szansa, że PKP PLK zdąży przed Euro 2012.**

Projekt finansowany z Programu Infrastruktura i Środowisko zakłada budowę dwutorowej łącznicy na długości ok. 2 km oraz kompleksową modernizację nawierzchni kolejowej toru nr 1, budowę podstacji trakcyjnej i nastawni dysponującej, a także wykończenie oraz wyposażenie obiektu przeznaczonego na stację kolejową MPL Okęcie i wreszcie przebudowę peronu na przystanku osobowym Warszawa Służewiec.



Wybudowanie połączenia i włączenie go w zintegrowany system transportu miejskiego ułatwi dojazd do centrum mieszkańcom nowo powstałych osiedli mieszkaniowych, zlokalizowanych w pobliżu lotniska i linii kolejowej. Komfort zyskają także klienci krajowego lotniska. Likwidacja barier architektonicznych na zmodernizowanych przystankach osobowych i dostosowanie stacji końcowej MPL Okęcie dla osób niepełnosprawnych przyczynią się do poprawy dostępności lotniska.

Inwestycja będzie prowadzona z zachowaniem walorów środowiska naturalnego. Dzięki zastosowaniu systemu drenaż, rowów odprowadzających i osadników zmniejszy się zanieczyszczenie środowiska gruntowo-wodnego. Obiekty inżynierskie (mosty, przepusty) będą przystosowane do pełnienia funkcji przejść dla zwierząt. Zainstalowane mają być także urządzenia odstraszające od wejścia na tory. Zachowana ma być integralność siedlisk zwierzęcych

Po nowych torach jeździć będą nowoczesne pociągi zakupione przez spółkę Szybka Kolej Miejska ze środków Funduszu Spójności w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko.



Zdjęcia ze zbiorów: PKP PLK S.A.

## Sprawniej kolejną w obszarze metropolitalnym Warszawy

### Uruchomienie obsługi transportem kolejowym Lotniska Okęcie im. Fryderyka Chopina

|                                                              |                                 |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                                           | Szybka Kolej Miejska Sp. z o.o. |
| umowa o dofinansowanie zawarta w lipcu 2010                  |                                 |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>                    | <b>150,4 mln zł</b>             |
| <b>koszt całkowity</b>                                       | 369,5 mln zł                    |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                                 | 300,8 mln zł                    |
| działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych |                                 |

Dzięki funduszom unijnym zakupionych zostanie 13 pojazdów niskopodłogowych o długości ponad 100 metrów, które usprawnią połączenie m.in. z Lotniskiem Okęcie w 2012 roku. Elektryczne pojazdy trakcyjne będą charakteryzować się m.in. dużą dynamiką i odzyskiem energii hamowania, maksymalną prędkością 130 km/h, aerodynamicznym kształtem linii nadwozia oraz zawieszeniem na poduszkach pneumatycznych.

Uruchomienie obsługi kolejowej lotniska ma ogromne znaczenie dla transportu pasażerów m.in. podczas Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Inwestycja usprawni transport pasażerów oraz pracowników lotniska pomiędzy centrum Warszawy oraz Legionowem i Sulejówkiem a portem lotniczym.

Ten nowoczesny tabor będzie wykorzystywany m.in. na trasie kolejowej nr 8 od przystanku Służewiec do stacji MPL Okęcie, która obecnie jest modernizowana przez PKP PLK S.A. przy dofinansowaniu z Programu Infrastruktura i Środowisko.

– *Obie inwestycje wymagają harmonijnego współdziałania, choćby ze względu na konieczność ustalania przepustowości linii czy układania rozkładów jazdy. Choć projekty realizowane są przez beneficjentów zgodnie z ustalonymi, szczegółowymi harmonogramami dla każdego z przedsięwzięć, to prace przygotowawcze pokazały, że współpraca między SKM i PKP PLK jest możliwa* – mówi Leszek Walczak, prezes spółki Szybka Kolej Miejska.

#### **Wszystkim będzie piękniej i wygodniej**

Pasażerowie uzyskają m.in. wysoki komfort podróżowania, estetyczne i funkcjonalne wnętrza, monitoring wnętrza pojazdu, system informacji pasażerskiej (głosowy oraz za pomocą elektronicznych tablic kierunkowych), miejsca dla osób niepełnosprawnych oraz platformy umożliwiające wjazd wózkom inwalidzkim. Z kolei maszyniści mogą oczekiwać: nowoczesnego, ergonomicznego stanowiska pracy, zwiększonego bezpieczeństwa dzięki zastosowaniu sztywnej klatki bezpieczeństwa oraz klimatyzowanej kabiny z regulowanym fotelem.

#### **Wszyscy się uczympy**

Na potrzeby realizacji projektu zorganizowany zostanie kurs kwalifikacyjny na stanowisko maszynisty elektrycznych pojazdów trakcyjnych oraz kierownika pociągu.

– *Obecnie realizowane są szkolenia dla maszynistów. Potrwa one półtora roku, a ich celem jest przygotowanie profesjonalnych pracowników do obsługi nowoczesnych pojazdów. W grudniu rozpocznie się druga tura szkoleń, przeznaczonych dla pracowników kolei, którzy też będą poszerzać swoje umiejętności i kwalifikacje* – mówi prezes spółki SKM.



Elf na Innotransie

Zdjęcie ze zbiorów: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

### Zintegrowany transport publiczny w aglomeracji krakowskiej – etap II

|                                                              |                                                         |
|--------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                                           | Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie |
| umowa o dofinansowanie zawarta w sierpniu 2010               |                                                         |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>                    | <b>184,2 mln zł</b>                                     |
| <b>koszt całkowity</b>                                       | 430,4 mln zł                                            |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                                 | 368,5 mln zł                                            |
| działanie 7.3 Transport miejski w obszarach metropolitalnych |                                                         |

#### **Budowa nowej linii tramwajowej i zakup taboru**

Powstanie linia tramwajowa o długości 4,2 km w rejonach, które obecnie intensywnie rozwijają się, ale są jeszcze słabo skomunikowane z innymi częściami miasta. Nowa linia poprowadzi od ronda Grzegórzeckiego, przez most Kotlarski, ul. Herlinga-Grudzińskiego, Klimeckiego, następnie przez budowaną równoległą do torowiskiem ul. Kulińskiego do ul. Lipskiej i Golikówki. Tam zostanie wybudowana pętla tramwajowa wraz z terminalem autobusowym. Nowe połączenie zostanie oddane do użytku pasażerów w połowie 2011 r. Przy budowie zastosowano najnowszą technologię, która tłumi drgania oraz wycisza hałas powstający przy przejeździe tramwaju.

Z budową nowej linii tramwajowej wiąże się zakup 24 niskopodłogowych, klimatyzowanych tramwajów. Każdy o 32-metrowej długości mieści 220 pasażerów. Zastosowane rozwiązania w układzie elektrycznym pozwolą na odzysk energii elektrycznej.

#### **Ulica Długa już przebudowana**

Inwestycja objęła przebudowę ulicy Długiej na odcinku od skrzyżowania z ulicą Basztową do alei Słowackiego. Wyremontowany został też ok. 200-metrowy odcinek linii tramwajowej w alei Słowackiego do ul. Kamiennej oraz skrzyżowania ulicy Długiej z Basztową i Szlak. W ramach prac wymienione zostały podziemne instalacje.

Ulica Długa po przebudowie zyskała wiele udogodnień dla osób niepełnosprawnych. Na wysokości przystanków chodniki zostały poszerzone. Z myślą o osobach słabo widzących i niewidomych, przy zejściu z chodników na jezdnie ułożono kolorową kostkę ze specjalnymi wypustkami oraz do minimum zostały obniżone krawężniki. Ponadto przy każdym skrzyżowaniu zostały zamontowane urządzenia dźwiękowe.

Inwestycja rozpoczęła się na przełomie 2009 i 2010 r., a planowany termin jej zakończenia to koniec 2012 r. Prace nad wnioskiem aplikacyjnym prowadzone były w ścisłej współpracy z ekspertami unijnymi JASPERS. W efekcie dość szybko wydano pozytywną opinię dotyczącą projektu.



Zdjęcie ze zbiorów: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego

## Będziemy bezpieczniejsi na drogach Polski północno-wschodniej

### Trans-BiaLubOl poprawa bezpieczeństwa na drogach w województwie lubelskim, podla- skim i warmińsko-mazurskim

|                                                     |                      |
|-----------------------------------------------------|----------------------|
| <b>beneficjent</b>                                  | KW PSP w Białymstoku |
| umowa o dofinansowanie zawarta w sierpniu 2009      |                      |
| <b>dofinansowa-<br/>nie z Unii<br/>Europejskiej</b> | <b>7,5 mln zł</b>    |
| <b>koszt<br/>całkowity</b>                          | 8,8 mln zł           |
| <b>wydatki<br/>kwalifikowane</b>                    | 8,8 mln zł           |
| działanie 8.1 <i>Bezpieczeństwo ruchu drogowego</i> |                      |

W ramach działania 8.1 Bezpieczeństwo ruchu drogowego m.in. straż pożarna i policja mogą ubiegać się o doposażenie w sprzęt ratujący życie na drogach. Dobrym przykładem na efektywne działanie jest współpraca komend wojewódzkich straży pożarnej w Białymstoku, Lublinie i Olsztynie, które wspólnie pozyskały dofinansowanie z programu na zakup sprzętu ratowniczo-gaśniczego.

Beneficjentem projektu jest komenda z Białegostoku, pełniąca rolę lidera, odpowiedzialna za cały proces przygotowania, realizacji, promocji i rozliczenia projektu. Współpraca była pomyślna, gdyż udało się przeprowadzić przetargi i dokonać zakupów pod koniec 2009 roku, parę miesięcy przed planowanym terminem.

Zakupy 12 aut zrealizowano w ramach 4 przetargów nieograniczonych. Przygotowaniem dokumentacji przetargowej oraz przeprowadzeniem przetargów zajmowały się osoby odpowiedzialne w poszczególnych zespołach projektowych za kwestie zamówień publicznych.

Za odbiór techniczny pojazdów odpowiedzialni byli specjaliści ds. wyposażenia bądź opracowania specyfikacji technicznej (w zależności od zespołu projektowego). Dostawca sprzętu został zobligowany do przeprowadzenia szkolenia z zakresu obsługi i prowadzenia pojazdów oraz obsługi urządzeń.

Komendy zakupiony sprzęt przekazały jednostkom w terenie. Do komendy miejskiej PSP w Olsztynie i w Elblągu trafiły 2 ciężkie samochody ratownictwa technicznego, 6 pojazdów przekazano w użytkowanie komendom powiatowym PSP w Chełmie, Biłgoraju, Lubartowie, Łęcznej, Parczewie, Puławach, 4 pojazdy otrzymały komendy powiatowe PSP w Augustowie, Bielsku Podlaskim, Sokółce, Zambrowie.



Zdjęcie ze zbiorów: Ministerstwo Rozwoju Regionalnego



## Warszawski most oczekiwany

### Budowa Trasy Mostu Północnego (od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską oraz od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego „Młociny”)

|                                                |                 |
|------------------------------------------------|-----------------|
| <b>beneficjent</b>                             | Miasto Warszawa |
| umowa o dofinansowanie zawarta w sierpniu 2010 |                 |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>      | 374,6 mln zł    |
| <b>koszt całkowity</b>                         | 1,15 mld zł     |
| <b>koszty kwalifikowane</b>                    | 944,5 mln zł    |
| działanie 8.2 Drogi krajowe poza siecią TEN-T  |                 |

**Most Północny w Warszawie, w mieście cierpiącym na brak sprawnego połączenia prawo i lewobrzeża Wisły, jest traktem bardzo wyczekiwany. Szczególnie czekają na niego mieszkańcy stołecznej dzielnicy Białołęka. Termin zakończenia budowy mija w grudniu 2011 r. Jednak inwestycja uzależniona jest od wielu czynników, również niekorzystnych, jak powódź, która wstrzymała tego lata prace.**

Historia Mostu Północnego sięga roku 2004, kiedy to ogłoszono konkurs na opracowanie koncepcji programowo-przestrzennej przyszłej przeprawy. Od tamtego czasu most wzbudzał wiele emocji. Sporo było zamieszania wokół konkursów oraz przetargów na jego realizację. Z kilkuletnim poślizgiem, wreszcie roboty ruszyły w połowie 2009 roku.

Umowę o dofinansowanie inwestycji z POIiŚ zawarto w sierpniu tego roku. Unijne środki pokryją ponad 30% kosztów bu-

dowy Trasy i Mostu Północnego. Jest to największa w historii Warszawy dotacja na projekt drogowy. Dotacja na ten projekt jest dwa razy większa od środków, jakie miasto otrzymało na wszystkie inwestycje drogowe w poprzedniej perspektywie unijnej 2004-2006.

#### **Trasa i most w stołecznym układzie komunikacyjnym**

Most Północny to przeprawa drogowa na Wiśle, która ma stać się przedłużeniem ul. Zgrupowania AK „Kampinos” na wschód i ul. Obrazkowej na zachód. Poprawi komunikację rozbudowującej się dzielnicy Białołęka z lewobrzeżną częścią stolicy. Nowy most odciąży najbardziej zatłoczony most Grota-Rożewskiego. Trasa Mostu Północnego stanowić będzie północny fragment tzw. Obwodnicy Miejskiej – najbardziej zewnętrznej spośród planowanych trzech koncentrycznych obwodnic Warszawy. Trasa Mostu Północnego wyniesie 13,8 km – od planowanego węzła z Trasą NS do planowanego węzła z Trasą Olszynki Grochowskiej.

Z uwagi na różne potrzeby komunikacyjne obszarów położonych wzdłuż Trasy Mostu Północnego, określono 3 etapy jej realizacji na odcinku od Młocin do Płochocińskiej, wskazane jako poszczególne zadania. Pierwsze z nich jest współfinansowane z POIiŚ. Są to:

Zadanie 1 – od węzła przesiadkowego „Młociny” do ul. Modlińskiej składa się z 2 etapów:

I etap – od węzła z ul. Pułkową do węzła z ul. Modlińską, wraz z przeprawą mostową przez Wisłę – Mostem Północnym, II etap – od węzła z ul. Pułkową do węzła przesiadkowego „Młociny”;

zakończenie robót zaplanowano w 2011 r.

Zadanie 2 obejmuje:

odcinek 1 – od węzła przesiadkowego „Młociny” do ul. Wólczyńskiej,

odcinek 2 – od ul. Wólczyńskiej do węzła z Trasą NS (planowana droga S7); zakończenie robót zaplanowano w 2016 r.

Zadanie 3 – obejmuje odcinek od węzła z ul. Modlińską do ul. Płochocińskiej; zakończenie robót zaplanowano w 2015 r.





### **Efekt robót**

Dzięki tej inwestycji kierowcy zyskają nowy, wygodny przejazd, a rowerzyści kolejną trasę rowerową. Osoby korzystające z komunikacji miejskiej będą mogły sprawnie dostać się do stacji metra na Młocinach. Zaraz po otwarciu nowej przeprawy, Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad rozpocznie również oczekiwaną modernizację mostu Grotta-Roweckiego. Ma to usprawnić dotychczasową przeprawę, która korkowała się w godzinach szczytów komunikacyjnych.

W ramach projektu powstanie trasa o parametrach drogi głównej ruchu przyspieszonego (klasa techniczna drogi GP, prędkość projektowa  $v_p = 70$  km/h, obciążenie nawierzchni ruchem 115 kN/oś, kategoria ruchu KR6), o przekroju po trzy pasy ruchu w każdym kierunku. Przebudowane także będą drogi sąsiadujące z trasą oraz wybudowane ciągi pieszo-rowerowe

(6,1 km) i kładki dla pieszych (ok. 8,3 km) oraz zamontowane ekrany akustyczne. Projekt przewiduje budowę sygnalizacji świetlnej oraz oświetlenia ulicznego. Powstanie również trasa tramwajowa o łącznej długości 3,8 km. Przebudowana zostanie cała infrastruktura podziemna w rejonie trasy. Wzdłuż trasy będą nasadzone drzewa i krzewy w ramach kompensacji zmian w przyrodzie w związku z budową.

Przeprawa mostowa będzie miała długość ok. 795 m. Na jej konstrukcję złożą się trzy niezależne obiekty inżynierskie: jezdnia północna, jezdnia południowa, trasa tramwajowa wraz z ciągiem rowerowo-pieszym. Obiekty te będą posadowione na palach o średnicy 1,5 m. Najdłuższe z 10 przęseł mostu – nurtowe – będzie miało 160 m. Dwie podpory mostu znajdują się w nurcie rzeki, pozostałe zostaną posadowione częściowo na terenach zalewowych. Nad podporą nurtową wysokość konstrukcji wyniesie ponad 9 m.

Przeprawa mostowa będzie miała długość ok. 795 m. Składać się będzie z trzech równoległych obiektów mostowych, o następującym przeznaczeniu:

- na obiekcie od strony dolnej wody (północnym) – trasa tramwajowa z ciągiem pieszym i rowerowym,
- na środkowym obiekcie – jednokierunkowa trójpaszowa jezdnia drogi GP, w kierunku zachodnim,
- na obiekcie od strony górnej wody (południowym) – jednokierunkowa trójpaszowa jezdnia drogi GP, w kierunku wschodnim.

Obiekty te będą posadowione na palach o średnicy 1,5 m. Dominującym elementem konstrukcji mostu będzie 160-metrowe przęsło nurtowe oraz sąsiadujące z nim 110-metrowe przęsła boczne. Dwie podpory mostu znajdują się w nurcie rzeki, pozostałe zostaną posadowione częściowo na terenach zalewowych. Nad podporą nurtową wysokość konstrukcji wyniesie ponad 9 m. Do budowy obiektów zostanie użyte ok. 120 tys. m<sup>3</sup> betonu, ok. 14 tys. ton stali zbrojeniowej i 10 tys. ton stali konstrukcyjnej. Całkowity ciężar konstrukcji stalowej mostu wyniesie około 9,4 tys. ton.

*Zdjęcia ze zbiorów: Zakład Miejskich Inwestycji Drogowych w Warszawie*



## Złapać wiatr w śmigła

### Budowa farmy wiatrowej Margonin wschód – obwód II

|                                                          |                              |
|----------------------------------------------------------|------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                                       | Relax Wind Park I sp. z o.o. |
| umowa o dofinansowanie zawarta w maju 2010               |                              |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>                | <b>31,5 mln zł</b>           |
| <b>koszt całkowity</b>                                   | 116,5 mln zł                 |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                             | 78,7 mln zł                  |
| działanie 9.4 Wytwarzanie energii ze źródeł odnawialnych |                              |

**W polskim krajobrazie jest coraz więcej energetycznych wiatraków. Wprawdzie różnią się one od tradycyjnych smukłą linią i metalowym błyskiem, ale podobnie jak tradycyjne przykuwają wzrok lekko poruszającymi się skrzydłami – śmigłami, o średnicy powyżej 80 metrów.**

Najwięcej takich wiatraków można obejrzeć w okolicach Margoninu, niewielkiej gminy w Wielkopolsce, gdzie inwestor – firma Relax Wind Park I, należąca do portugalskiej spółki EDP Renewables, zdecydowała się postawić 60 turbin o łącznej mocy 120 MW i zdolności wytwórczej około 260 tys. MWh rocznie. W okolicy mają powstać kolejne farmy i wiele wskazuje, że Polsce uda się wypełnić zobowiązanie wobec UE, aby do 2020 roku zainstalowana moc energetyki wiatrowej wzrosła co najmniej sześciokrotnie. Za 10 lat udział energetyki ze źródeł odnawialnych ma stanowić 15 proc. całej produkcji energii w Polsce.

Wiatr stanowi jedno ze źródeł energii odnawialnej. Warunki klimatyczne i położenie geograficzne wskazują, że będzie to – po energetyce konwencjonalnej – najważniejsze źródło pozyskiwania energii w Polsce. Trudno wiatrakom oczywiście konkurować z elektrownią opalaną węglem. Jednak ich obecność w krajobrazie przyniesie efekt w postaci zmniejszenia oddziaływania sektora energetycznego na środowisko i doprowadzi do dywersyfikacji źródeł energii.

Rozwój jednostek wytwarzających energię ze źródeł odnawialnych wspiera Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko, w ramach priorytetu IX. „*Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna*”. Z tego źródła finansowego skorzystała portugalska spółka.

#### 60 wiatraków w Margoninie

Pomysł postawienia turbin wiatrowych w Margoninie narodził się w 2004 r. Portugalska firma zrealizowała go w 6 etapach, a każdy z nich oznaczał instalację 9-11 siłowni wiatrowych. Koszt postawienia wszystkich 60 turbin wyniósł około 400 mln zł. Spółka Relax Wind Park I wystąpiła o dofinansowanie ze środków unijnych jednego z etapów, którego koszt realizacji wyniósł 116 mln zł. Dofinansowanie unijne wynosi 31,5 mln zł i obejmuje budowę 10 wiatraków. Reszta środków pochodzi z pożyczki udzielonej przez spółkę matkę EDP Renovaveis SA w Portugalii oraz Europejski Bank Inwestycyjny. W efekcie realizacji projektu zostaną zaspokojone potrzeby energetyczne ponad 130 tysięcy gospodarstw domowych.

Spółka, przed rozpoczęciem realizacji projektu, w ramach oceny oddziaływania na środowisko, przeprowadziła konsultacje społeczne, korzystając także z prasy lokalnej.

– *Część mieszkańców narzekała na hałas, wywołany szumem śmigieł. Spółka wyciszyła go – mówi Wiesław Swosiński, z-ca burmistrza Margonina. – Nie wszystkim natomiast podoba się obecność wiatraków. Nagle krajobraz opanowały industrialne wieże w odległości 500-600 m od domu i wiele osób odbiera to jako zawłaszczanie*



Zdjęcia ze zbiorów: Relax Wind Park I sp. z o.o.



nie przestrzeni. Istnieją też problemy z odbiorem programów z nadajników naziemnych. Tę kwestię spółka rozwiązuje, kupując mieszkańcom zestawy do odbioru telewizji satelitarnej.

Najwięcej korzyści z instalacji turbin wiatrowych odniosła gmina, która pobiera od spółki podatek od nieruchomości w wysokości około 4 mln zł. – *To poważny zastrzyk dla naszego budżetu, którego wielkość to trochę ponad 25 mln zł* – powiedział burmistrz Swosiński. – *Kilka osób z terenu naszej gminy znalazło też pracę w tej firmie.*

Zastrzeżenia inwestora budzą przewlekłe procedury administracyjne, związane z koniecznością uzupełniania dokumentacji w ostatniej chwili, przed upływem ustawowego terminu ogłoszonego konkursu na dofinansowanie.

### **100 metrów nad ziemią**

Wiatraki w Margoninie już produkują energię. Portugalczycy wybrali tę gminę z uwagi na korzystne warunki środowiska naturalnego, choć – jak przyznają – na wybrzeżu są one znacznie lepsze. Z drugiej strony, barierą dla rozwoju tam farm wiatrowych pozostaje słabo rozwinięta infrastruktura energetyczna. Tymczasem jednym z warunków w priorytecie IX jest możliwość przyłączenia do sieci przesyłowej źródła energii.

Relax Wind Park I posadowiła na farmie 10 turbin wiatrowych z generatorami asynchronicznymi, zainstalowanymi na wieży o wysokości 100 metrów i wyposażonymi w śmigła o średnicy 90 metrów. Technologię tę stosuje się w świecie dopiero od 5 lat. W różnych krajach pracuje dopiero 739 turbin wiatrowych tego typu. Te właśnie turbiny zostały dofinansowane z Funduszu Spójności.

Relax Wind Park I buduje kolejną farmę wiatrową w okolicy Pawłowa (Wielkopolska), dla której złożyła już wniosek o dofinansowanie. Rozgląda się także za innymi możliwościami inwestycyjnymi w centralnej i północnej części Polski.

### **Wiatr lepszy od węgla**



**Jerzy Kalinowski,**  
Project Manager,  
EDP Renewables

– Ze względu na brak możliwości rozwoju energetyki wodnej, największe szanse na rozwój energetyki ze źródeł odnawialnych w Polsce mają farmy wiatrowe. Inne technologie, np. biogazownie, wymagają albo dużego dofinansowania z budżetu państwa albo – jak np.

energetyka słoneczna – nie są rentowne w naszej szerokości geograficznej.

W porównaniu z energetyką konwencjonalną, koszty eksploatacji siłowni wiatrowych są znacznie niższe. Jednakże negatywnym elementem farm wiatrowych pozostaje krótki okres wykorzystania mocy tych farm. Ich wykorzystanie wynosi około 28-35 proc., podczas gdy w przypadku konwencjonalnej – nawet 90 proc. Dlatego ważnym elementem, wpływającym na koszty produkcji, jest lokalizacja farmy oraz dobór odpowiedniej technologii. Ponadto, w najbliższym czasie cena energii konwencjonalnej zapewne znacznie wzrośnie. Stanie się tak, gdy prace podejmą nowo wybudowane elektrownie węglowe, które będą obciążone pełnymi kosztami finansowymi. Będą musiały kupować emisje CO<sub>2</sub>, a w cenie energii będą uwzględniać także koszty rekultywacji terenu. Natomiast cena energii ze źródeł odnawialnych, w przypadku wzrostu mocy zainstalowanej w tym sektorze, spadnie i stanie się konkurencyjna w stosunku do energii konwencjonalnej.

## Rozwój Wydziałów Chemii i Biologii Uniwersytetu Gdańskiego – nowoczesność, innowacyjność, szansa dla Pomorza

### Budowa Budynków Wydziałów Chemii i Biologii Uniwersytetu Gdańskiego

|                                                    |                     |
|----------------------------------------------------|---------------------|
| <b>beneficjent</b>                                 | Uniwersytet Gdański |
| umowa o dofinansowanie zawarta w lipcu 2009        |                     |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>          | <b>200,3 mln zł</b> |
| <b>koszt całkowity</b>                             | 236,8 mln zł        |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                       | 235,7 mln zł        |
| działanie 13.1 Infrastruktura szkolnictwa wyższego |                     |

To jedna z najdroższych inwestycji „uczelnianych” w Programie Infrastruktura i Środowisko. Na wydział biologii studenci i pracownicy powinni się wprowadzić już w październiku 2011 r., na wydział chemii – w roku akademickim 2012/2013.

Uczelnia stawia na innowacyjność oraz kształcenie studentów w powiązaniu z zawodową praktyką, a także na prowadzenie badań, które można wykorzystać m.in. w przemyśle i medycynie. Największą bolączką są kłopoty lokalowe, co ogranicza dalszy, dynamiczny rozwój.

– Budowa Budynków Wydziałów Chemii i Biologii jest w tej chwili dla nas jedną z kluczowych inwestycji. Jej realizacja poprawi warunki pracy, zwiększy innowacyjność uczelni, pozwoli na kształcenie specjalistycznych kadr dla regionu pomorskiego i umocni rolę naszej uczelni jako lidera – mówi prof. dr hab. Bernard Lamnek, rektor Uniwersytetu Gdańskiego.

#### Nowoczesność dla regionu

Już podczas podpisania umowy o dofinansowanie dr Olaf Gajl, dyrektor Ośrodka Przetwarzania Informacji zaznaczył, że inwestycja sztandarowa w ramach POIiŚ.

– Trudno jest przecenić budowę tak nowoczesnego kampusu, który ma ogromne znaczenie nie tylko dla Uniwersytetu Gdańskiego, ale także dla całego regionu, a przede wszystkim dla rozwoju nauki. Tym bardziej cieszy nas, że projekt Uniwersytetu Gdańskiego został przygotowany w sposób wzorcowy przez profesjonalnie zorganizowany zespół.

Trzy nowoczesne budynki ułatwią prowadzenie badań według światowych standardów. Wydziały Biologii i Chemii już dziś kształcą wysokiej klasy specjalistów w kierunkach ścisłych. Powierzchnia całkowita inwestycji to niemal 52 tys. m. kw. Nowe budynki powstaną na terenie największego kampusu Uniwersytetu Gdańskiego w Gdańsku Oliwie.

#### Wydział Biologii

Powierzchnia całkowita budynku Wydziału Biologii to ponad 23 tys. m. kw. Obiekt składać się będzie z dwóch czterokondygnacyjnych skrzydeł oraz jednego skrzydła pięciokondygnacyjnego, które zostaną połączone wspólnym holem. Każde skrzydło budynku przeznaczone będzie dla innej specjalności, z których każda jest nowoczesna i innowacyjna: biologii molekularnej



larnej, środowiskowej oraz eksperymentalnej. Zaplanowano tu m.in. aule, sale wykładowe, sale do ćwiczeń, laboratoria i pracownie specjalistyczne. Część powierzchni będzie wykorzystana na szklarnie i woliery dla ptaków. Budynek zostanie też wyposażony w sprzęt audiowizualny, system kontroli dostępu i monitoringu, sieci informatyczne i teletechniczne.

– *O ile obecnie poziomem merytorycznym górujemy nad wieloma uczelniami zagranicznymi, o tyle infrastruktura Wydziału Biologii pozostawia wiele do życzenia* – mówi dziekan Wydziału Biologii, prof. dr hab. Dariusz Szlachetko. – *Nowy budynek stworzy możliwość kształcenia młodzieży z wykorzystaniem najnowszych technik badawczych i aparatury. Nowoczesne i dobrze wyposażone laboratoria oraz pracownie badawcze zaowocują zwiększoną liczbą publikacji. Umożliwią też zdobywanie nowych funduszy na badania. Bez dobrze wyposażonego, nowoczesnego zaplecza badawczego, spełniającego unijne standardy, te możliwości są znacznie ograniczone. Wydział Biologii będzie więc jeszcze bardziej atrakcyjny, także dla młodzieży z innych krajów UE oraz krajów rozwijających się.*

### **Wydział Chemii**

Powierzchnia całkowita jego nowej siedziby wyniesie 28.180 m<sup>2</sup>. Dwa zintegrowane obiekty naukowo-dydaktyczne będą nowoczesną bazą dla kierunków chemia, ochrona środowiska oraz nowo tworzonych specjalności na tym wydziale. Zaplanowano tu m.in. laboratoria naukowo-badawcze oraz wydziałowe, w których odbywać się będą zajęcia praktyczne dla studentów. Uruchomiona zostanie hala technologiczna, w której będą prowadzone badania naukowe oraz zajęcia dydaktyczne z zakresu inżynierii chemicznej i środowiskowej. Istotnym ele-



mentem inwestycji jest przestrzeń dla ogólnuczelnianych pracowni pomiarów fizykochemicznych, gromadzących nowoczesną aparaturę badawczą świadczącą usługi naszym uczynom, doktorantom i studentom. W ramach inwestycji planowane jest także utworzenie laboratoryjnego centrum doskonałości, przystosowanego do realizacji branżowych badań zleconych. Powstanie także parking naziemny na 166 miejsc postojowych.

– *Ta inwestycja pozwoli w pełni realizować zadania badawcze pracowników naukowych Wydziału Chemii i stworzy warunki lokalowe do umieszczania zaplanowanej nowej i nowoczesnej aparatury badawczej i jej właściwego eksploataowania* – mówi dziekan Wydziału Chemii, prof. dr hab. Andrzej Wiśniewski. – *Stworzy także warunki do właściwej pracy dydaktycznej na nowych, społecznie oczekiwanych, kierunkach i specjalnościach. Umożliwi też znaczące rozszerzenie badań interdyscyplinarnych z wydziałami Uniwersytetu Gdańskiego, zlokalizowanymi na terenie kampusu.*



Zdjęcia ze zbiorów: Uniwersytet Gdański

## Dobra woda sposobem na wyrównywanie szans w Wałczu

### Kompleksowe rozwiązanie gospodarki wodno-ściekowej dla miasta Wałcza

|                                                                                    |                                            |
|------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                                                                 | Zakład Wodociągów i Kanalizacji sp. z o.o. |
| umowa o dofinansowanie zawarta w październiku 2009                                 |                                            |
| <b>dofinansowanie z Unii Europejskiej</b>                                          | <b>55,3 mln zł</b>                         |
| <b>koszt całkowity</b>                                                             | 116,8 mln zł                               |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                                                       | 65 mln zł                                  |
| działanie 1.1 <i>Gospodarka wodno-ściekowa w aglomeracjach powyżej 15 tys. RLM</i> |                                            |

**Dzięki funduszom europejskim mieszkańcy Wałcza już za 3 lata będą korzystać z rozbudowanego systemu kanalizacji sanitarnej i deszczowej, wydajniejszego systemu wodociągowego, zmodernizowanej oczyszczalni ścieków oraz stacji uzdatniania wody.**

#### ***Dużo dobrej wody, a jednak...***

Wałcz jest obecnie wyposażony zarówno w system zbiorowego zaopatrzenia w wodę, jak i odbioru i oczyszczania ścieków. Stopień skanalizowania (97%) i zwodociągowania (98%) jest zadowalający. Także jakość wody w sieci wodociągowej oraz jakość odprowadzanych ścieków z oczyszczalni ścieków spełniają wymagania polskie i europejskie.

#### ***... awarie, wycieki i podtopienia***

Podstawowym niedoborem w zakresie gospodarki ściekowej w Wałczu jest niedostateczna ilość prawidłowo działających urządzeń do oczyszczania ścieków deszczowych. Zbyt mała część miasta jest objęta systemem kanalizacji rozdzielczej, co również ma niekorzystny wpływ na jakość wód powierzchniowych, w tym jeziora Raduń, będącego pośrednio źródłem zaopatrzenia mieszkańców w wodę pitną. Brak rozdziału sieci deszczowej i sanitarnej, nielegalne podłączenia odprowadzeń ścieków sanitarnych do kanalizacji deszczowej oraz zły stan lub brak urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe wpływają niekorzystnie na jakość wód powierzchniowych na terenie miasta.

Problemem jakościowym jest także zły stan techniczny przestarzałej sieci wodociągowej. To właśnie jest przyczyną wysokiej awaryjności systemu. Powoduje też znaczne straty wody w sieci na poziomie ok. 24%, znaczny napływ wód infiltracyjnych oraz występowanie licznych podtopień w okresie intensywnych opadów.

#### ***Nowy system poprawi wszystko***

Modernizacja oczyszczalni ścieków w Wałczu polegać będzie na budowie komory stabilizacji tlenowej osadu oraz składowiska osadu i kolektora, łączącego część mechaniczną z częścią biologiczną oczyszczalni, a także unowocześnień systemu napowietrzania ścieków. Rozbudowany będzie też system kanalizacyjny na terenie miasta Wałcza. Powstanie nowa sieć kanalizacji sanitarnej grawitacyjno-tłocznej wraz z pompowniami ścieków. Termin udostępnienia obiektu do użytku to wrze-



Zdjęcia ze zbiorów: Zakład Wodociągów i Kanalizacji Sp. z o.o. w Wałczu

sień 2013 r. Nowobudowana sieć kanalizacji sanitarnej, do której będą podłączeni użytkownicy (662), wynosi 4,3 km. Sieć kanalizacji jest modernizowana na odcinkach o łącznej długości 32,7 km. Sieć kanalizacji deszczowej wydłuży się o 7,4 km, zaś wodociągowej o 7,1 km.

Po zakończeniu projektu zmniejszy się negatywne oddziaływanie funkcjonowania systemu kanalizacyjnego na wody podziemne i powierzchniowe, w tym m.in. na jezioro Raduń. Poprawi się jakość i niezawodność dostaw wody do picia w gminie oraz zmniejszy straty wody w sieci. Cele te zostaną osiągnięte poprzez modernizację znaczącej długości sieci, rozdział kanalizacji ogólnospławnej na sanitarną i deszczową oraz budowę znaczącej liczby urządzeń podczyszczających ścieki deszczowe.



## Instytut z Anina postawił na intensywną terapię

### Rozbudowa Instytutu Kardiologii o nowy Oddział Intensywnej Terapii Kardiologicznej wraz z przebudową Kliniki i doposażeniem Instytutu o wysokospecjalistyczny aparat hemodynamiczny przystosowany do pracy hybrydowej

|                                                                                         |                                                                                         |
|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>beneficjent</b>                                                                      | Instytut Kardiologii im. Prymasa Tysiąclecia Kardynała Stefana Wyszyńskiego w Warszawie |
| umowa o dofinansowanie zawarta we wrześniu 2009                                         |                                                                                         |
| <b>dofinansowanie UE</b>                                                                | <b>33,1 mln zł</b>                                                                      |
| <b>koszt całkowity</b>                                                                  | 41,6 mln zł                                                                             |
| <b>wydatki kwalifikowane</b>                                                            | 41 mln zł                                                                               |
| działanie 12.2 Inwestycje w infrastrukturę ochrony zdrowia o znaczeniu ponadregionalnym |                                                                                         |

**Aż 21 łóżek ma do dyspozycji Klinika Intensywnej Terapii Kardiologicznej w Warszawie-Aninie. Gruntowna przebudowa i wyposażenie tego oddziału Instytutu Kardiologii im. Prymasa Tysiąclecia Kardynała Stefana Wyszyńskiego pozwoliły już od stycznia**

**2010 r. zapewnić opiekę o wysokim standardzie chorym z nagłymi stanami kardiologicznymi.**

#### **Nowy Oddział Intensywnej Terapii Kardiologicznej**

Inwestycja ma duże znaczenie dla Instytutu. Dotychczasowy oddział posiadał tylko 14 łóżek, a przecież słynący z osiągnięć kliniczny ośrodek kardiologiczno-kardiochirurgiczny świadczy wysokospecjalistyczne usługi zdrowotne dla mieszkańców z całej Polski, najczęściej – centralnej i północno-wschodniej. Są to zarówno chorzy z ostrym zespołem wieńcowym, bezpośrednio po leczeniu interwencyjnym, jak też chorzy przyjmowani w trybie nagłym z innych ośrodków kardiologicznych. Pacjenci w stanach zagrożenia życia będą mieli większe szanse na przeżycie i wyleczenie. Należy podkreślić, że placówka nie zarabia na tego typu świadczeniach, a mimo to zdecydowała się zainwestować w kosztocionną część swojej działalności.

Klinika pracuje już pełną parą. Po trwającej od września 2008 do grudnia 2009 r. budowie nowego budynku, Klinika została wyposażona w sprzęt medyczny najnowszej generacji. Ze środków unijnych w ciągu kilku zaledwie miesięcy zakupiono 21 łóżek w pełni monitorowanych, zarówno elektrokardiograficznie, jak i hemodynamicznie.

Ponadto zakupiono stół zabiegowy, kolumny dwuramiennne, defibrylatory, pompy do kontrapulsacji, 8 respiratorów i 100 pomp infuzyjnych, aparat echo, bronchofibroskop oraz system do monitorowania pacjentów. Instytut łącznie na zakupy sprzętu i wyposażenia medycznego wydał 5,78 mln zł. Z kolei roboty budowlano-montażowe pochłonęły 21,43 mln zł.



Sale zabiegowe KITK także od postaw wyposażono w sprzęt nowej generacji

Źródło: Instytut Kardiologii



### **Przebudowa trzech klinik**

Obecnie trwa przebudowa trzech Klinik: Kliniki Niewydolności Serca i Transplantologii, Kliniki Wad Nabytych Serca oraz Kliniki Choroby Wieńcowej. Nie są to tylko remonty, a modernizacja infrastruktury. Przebudowa Klinik ma na celu przede wszystkim ułatwienie szybkiej diagnostyki chorych, w tym hospitalizacji jednodniowej. Ta część inwestycji to dla instytutu szansa na obniżenie kosztów funkcjonowania, bo zakup nowoczesnej aparatury medycznej i zastosowanie nowych technologii wpływa na bezawaryjność urządzeń medycznych. Koszty robót budowlanych wynoszą 4,35 mln zł, zaś koszty instalacji – 3,72 mln zł.

### **Hybrydowa operacja**

Ostatnie zadanie, którego realizacja dopiero rozpoczyna się, polega na doposażeniu Instytutu w angiograf wraz z osprzętem, który umożliwi wykonywanie zabiegów w reżimie sali hybrydowej. Oznacza to, że w Instytucie będzie wieloprofilowa sala operacyjno-zabiegowa, gdzie przy jednym stale operacyjnym będą pracować lekarze różnych specjalności.

Angiograf umożliwi wykonanie również zabiegów kardiologicznych. To ważne, gdyż obecnie kiedy zachodzi potrzeba skorzystania z pomocy kardiologów, pacjenci muszą być przewożeni do sali operacyjnej przystosowanej do pracy lekarzy tej specjalności. Instytut na zakup angiografu zamierza wydać 4,6 mln zł i 2 mln zł na uruchomienie sali hybrydowej. Bez wsparcia z UE ta inwestycja mogłaby pozostać jeszcze w sferze planów z uwagi na bardzo wysokie koszty.



W tym miejscu postawiono Klinikę Intensywnej Terapii Kardiologicznej w Warszawie-Aninie  
Źródło: Instytut Kardiologii

### **Dr hab. n. med. Jacek Grzybowski, profesor nadzw. Instytutu Kardiologii, z-ca dyrektora ds. klinicznych**



– Jesteśmy przekonani, że inwestycja przyczyni się do zmniejszenia zachorowalności i przedwczesnej umieralności pacjentów z powodu chorób układu krążenia.

Zwiększyły się istotnie nasze możliwości leczenia w kardiologii i kardiologii. Coraz więcej osób ciężko chorych może być skutecznie leczonych, w tym także interwencyjnie. Wymaga to jednak bardzo specjalistycznej diagnostyki, przygotowania chorego do interwencji oraz postępowania po zabiegu. Populacja leczonych przez nas chorych jest coraz starsza, co pociąga za sobą współistnienie innych chorób np. cukrzycy, niewydolności nerek, niewydolności wątroby, a więc całość postępowania diagnostyczno-terapeutycznego jest bardzo skomplikowana.

Rozbudowa Oddziału Intensywnej Terapii Kardiologicznej, z jednoczesnym zwiększeniem ilości łóżek intensywnej z 8 do 21, pozwoliła utworzyć w Instytucie nowoczesną Klinikę Intensywnej Terapii Kardiologicznej. Poprawiły się warunki hospitalizacji pacjentów i zwiększyły się nasze możliwości przyjmowania osób najciężiej chorych, których możemy skutecznie leczyć. Inwestycja również istotnie poprawiła warunki pracy i możliwość prowadzenia badań przez pracowników naukowych. Instytut Kardiologii to ważny ośrodek naukowy, w którym prowadzone są badania nad zastosowaniem nowoczesnych metod diagnostyki i leczenia, z których będą mogli korzystać pacjenci w ramach dostępnych standardów.

### **Maciej Miłkowski, z-ca dyrektora ds. ekonomicznych**



– Instytut Kardiologii jako jednostka badawczo-rozwojowa przygotowuje stale wnioski o dofinansowanie związane z działalnością naukową, jak również aktywnie stara się pozyskać dofinansowanie ze źródeł zewnętrznych. Dzięki temu, gdy pojawiała się możliwość dofinansowania realizowanej inwestycji z PO liś wiedzieliśmy, że przyśpieszy to rozbudowę Instytutu i dlatego skoncentrowaliśmy się na pozyskaniu środków, dzięki którym osiągniemy ten cel.

Znaczącym ułatwieniem w projekcie okazało się zminimalizowanie ilości zadań organizacyjno-administracyjnych. Zarządzenie projektem jest rozdzielone na komórki, które realizują dane zadanie w ramach obowiązków o pracę. Brak kosztów osobowych oraz tych o niskiej wartości ułatwiło nam skupienie się w projekcie na istotnych kosztach. Uważam to za cenny skutek, bowiem pracownicy zyskują praktyczne umiejętności potrzebne do pozyskiwania zewnętrznego wsparcia finansowego, jak również uczą się zarządzać elementami procesu inwestycyjnego.



## Jesteśmy na półmetku

### Realizacja Programu wg stanu na koniec października 2010 r.

#### Nabory wniosków o dofinansowanie

W ramach Programu Infrastruktura i Środowisko wspierane są obszary kluczowe dla rozwoju kraju: środowisko, transport, energetyka, kultura, ochrona zdrowia i szkolnictwo wyższe. Budżet POIiŚ wynosi 37,6 mld EUR. Wkład Unii Europejskiej wynosi tu 27,9 mld EUR, tj. ponad 110 mld złotych<sup>1</sup>: 22,2 mld EUR z Funduszu Spójności oraz 5,7 mld EUR z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Aż 19 mld EUR (ok. 70%) przeznaczono na inwestycje infrastrukturalne w sektorze transportu. Duża część środków jest także kierowana do sektora środowiska – 4,8 mld EUR (17% alokacji). Trzecią lokatę pod względem wielkości wsparcia w POIiŚ zajmuje sektor energetyka – 1,7 mld EUR, co stanowi 6% alokacji. Łączna wartość alokacji przeznaczona na realizację pozostałych trzech sektorów (szkolnictwo wyższe, kultura i zdrowie) to ponad 1,4 mld EUR, co stanowi ok. 5 % alokacji finansowej UE.

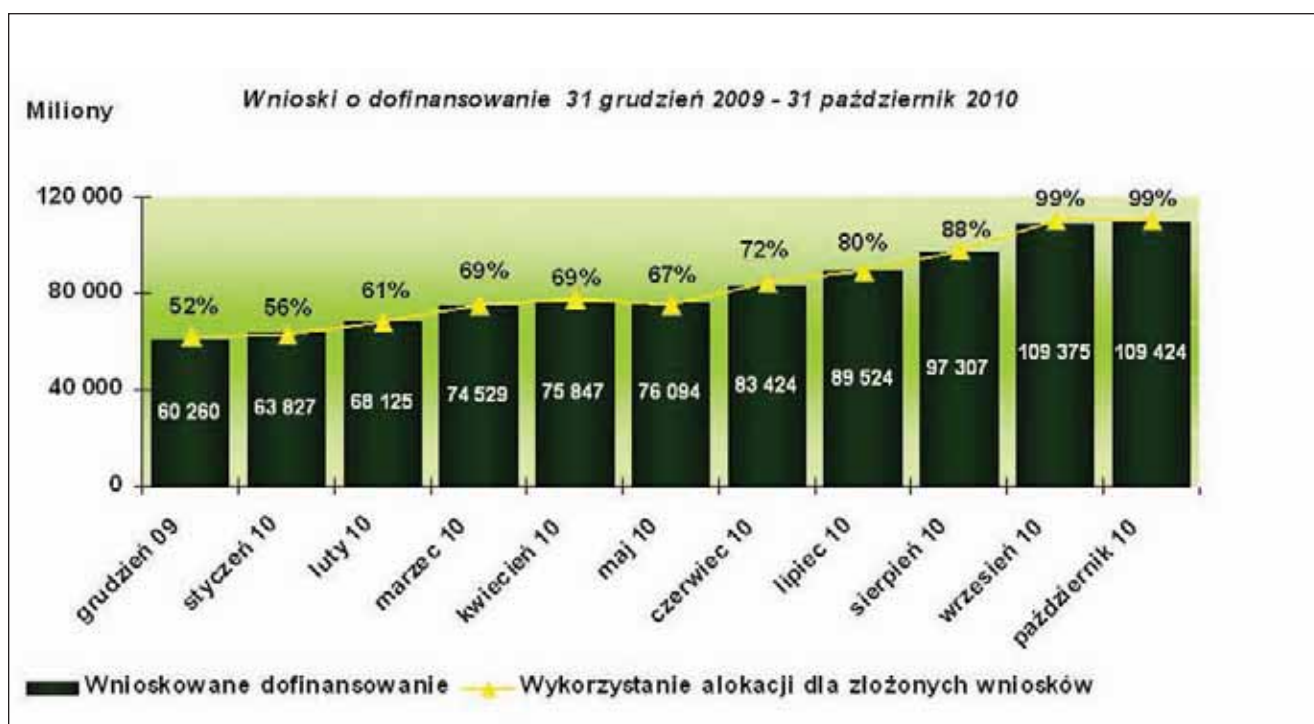
Przeważająca część środków finansowych przewidzianych na realizację POIiŚ została zarezerwowana na przedsięwzięcia o strategicznym znaczeniu dla rozwoju kraju, tj. na tzw. projekty indywidualne. Zidentyfikowano ponad 400 takich inwestycji, przy czym ich lista podlega cyklicznej weryfikacji i aktualizacji<sup>2</sup>. Stopień przygotowania dokumentacji dla tych przedsięwzięć jest różny w zależności od specyfiki projektu. Przygotowanie projektów indywidualnych prowadzone jest z zaangażowaniem wielu instytucji, często przy udziale ekspertów Komisji Europejskiej i Jaspers.

Projekty wybierane są także w konkursach. Wg stanu na koniec października br. w Programie **ogłoszono 68 konkursów, gdzie kwota do rozdysponowania wyniosła ponad 18 mld złotych**<sup>3</sup>. Wartość dotychczas ogłoszonych konkursów stanowi ok. 17% alokacji UE dla Programu. Większość konkursów przewidzianych w ramach POIiŚ została już ogłoszona. W sektorach transportu, kultury i szkolnictwa wyższego ogłoszone zostały wszystkie zaplanowane konkursy. Planowane są jeszcze konkursy w ramach priorytetów II, IV, IX.

#### Wnioski i umowy o dofinansowanie

Według stanu na 31 października br. liczba wszystkich zarejestrowanych w ramach Programu wniosków o dofinansowanie (poprawnych pod względem formalnym) wyniosła 2300. Kwota planowanego dofinansowania wynosi 109,4 mld zł. Ponad połowę tej kwoty generują wnioski z sektora transportu (65 mld zł), zaś prawie 1/4 pochodzi z sektora środowiska (24 mld zł). W porównaniu ze stanem na koniec 2009 r. liczba wniosków o dofinansowanie wzrosła o 667. Najwięcej, bo aż 222 wnioski pochodzą z sektora środowiska.

Od początku roku (10 miesięcy) zanotowano duży wzrost wykorzystania alokacji w ramach umów o dofinansowanie – o 33 pp. Do dnia 31 października br. podpisano już 1096 umów o wartości całkowitej 94,6 mld zł. Przewidywane dofinansowanie może wynieść tu 62,6 mld zł, przy udziale środków wspólnotowych w kwocie 55,1 mld zł, **co stanowi prawie 50% alokacji**<sup>4</sup> UE dla Programu.



Wykres 1. Przyrost wartości wniosków o dofinansowanie w okresie od 31 grudnia 2009 do 31 października 2010 oraz „wykorzystanie” alokacji dla złożonych wniosków (kwoty w mln złotych).

Źródło: Opracowanie instytucji zarządzającej POIiŚ na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13

1 Alokację obliczono wg kursu EBC z 28 października 2010 r.: eur/pln = 3,9646.

2 Lista projektów indywidualnych dla POIiŚ dostępna jest na [www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl) w zakładce: Wstęp do programu → Projekty.

3 Alokacja wg kursu EBC z 28 października 2010 r.: eur/pln = 3,9646

4 Wykorzystanie alokacji obliczono wg kursu EBC z 28 października 2010 r.: eur/pln = 3,9646.



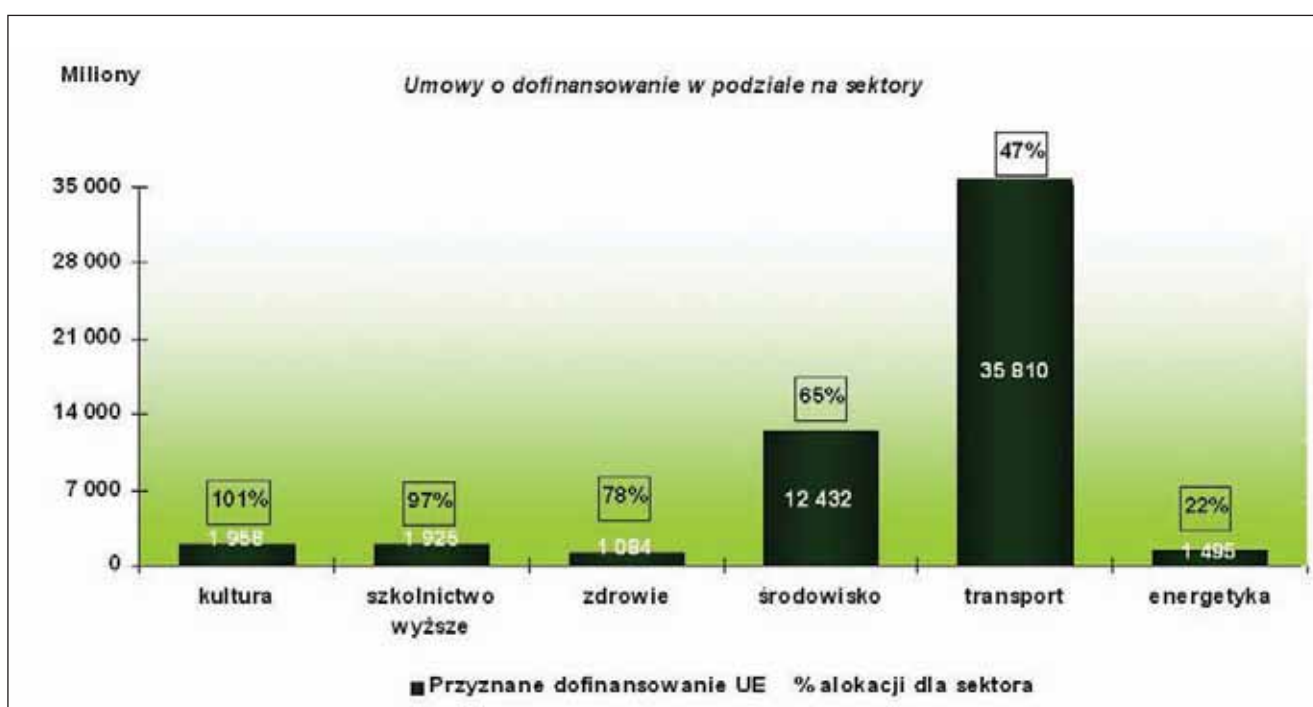
Wykres 2. Przyrost wartości umów o dofinansowanie w okresie od 31 grudnia 2009 do 31 października 2010 oraz wykorzystanie alokacji (kwoty w mln złotych).  
 Źródło: Opracowanie instytucji zarządzającej POIiS na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13

**Gros zakontraktowanej kwoty dotyczy projektów drogowych** (35,8 mld zł), głównie w zakresie priorytetu VI. *Drogowa i lotnicza sieć TEN-T*. Wysoki poziom kontraktacji jest także w sektorze środowiska, gdzie przyznane beneficjentom dofinansowanie ze środków UE przekracza 12,4 mld złotych. Przeważająca część umów dotyczy tu inwestycji wodno-ściekowych.

Najwyższy poziom wykorzystania alokacji UE dla poszczególnych sektorów w ramach umów o dofinansowanie notuje się w sektorze kultury i dziedzictwa narodowego – 101%, następnie w sektorze szkolnictwa wyższego – 97,1%, ochrony zdrowia – 78%, środowiska – 64,7%.

#### Płatności

Do końca października 2010 r. instytucje weryfikujące wnioski beneficjentów o płatność uznały za kwalifikowalne wydatki w kwocie 12,9 mld złotych, w tym część finansowana ze środków UE stanowi **10,5 mld złotych** (9,5 % alokacji UE dla Programu). Certyfikowano do KE 8,3 mld złotych wydatków kwalifikowalnych, w tym 6,9 mld złotych to część odpowiadająca środkom wspólnotowym. Płatności uzależnione są od procesu inwestycji i toku wydatków z tym związanych. Informacje o aktualnym stanie wdrażania POIiS znajdują się pod adresem: <http://www.pois.gov.pl/AnalizyRaportyPodsumowania/Stroyny/default.aspx>



Wykres 3. Stan realizacji POIiS w podziale na sektory wraz z szacunkowym poziomem wykorzystania alokacji dla sektora (kwoty w mln złotych)  
 Źródło: Opracowanie instytucji zarządzającej POIiS na podstawie danych z KSI SIMIK 07-13



[www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl)

**punkt informacyjny Programu Infrastruktura i Środowisko**

tel. 22 461 35 14  
e-mail: [pois@mrr.gov.pl](mailto:pois@mrr.gov.pl)

**Instytucja Zarządzająca Programem Infrastruktura i Środowisko**

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego  
Departament Koordynacji Programów Infrastrukturalnych  
ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa  
tel. 22 461 39 30  
fax 22 461 32 60  
[www.pois.gov.pl](http://www.pois.gov.pl)  
[www.funduszeuropejskie.gov.pl](http://www.funduszeuropejskie.gov.pl)  
[www.mrr.gov.pl](http://www.mrr.gov.pl)