

7 LAT ROZWOJU TRANSPORTU

z Programem Infrastruktura i Środowisko
część II

2007-2013

dla rozwoju infrastruktury i środowiska

Spis treści

Wstęp	3
INFRASTRUKTURA DROGOWA	4
Jeden z największych węzłów w Europie	4
150 tys. samochodów na dobę	5
Nowy most w Toruniu, planowany już w... 1935 r.	6
Znad morza na Śląsk	7
TRANSPORT LOTNICZY	8
Boom inwestycyjny	8
Największe radzą sobie najlepiej	8
Wrocław coraz nowocześniejszy	8
Modernizacja w Krakowie	10
Nowy terminal w Gdańsku	11
Rzeszów inwestuje i rośnie w siłę	12
TRANSPORT MORSKI I ŚRÓDLĄDOWY	14
Największy inwestor w regionie	14
Zwiększona zdolność przeładunkowa	15
Wzrost bezpieczeństwa żeglugi	16
Dwa nowe mosty	17
Nowy układ drogowy poprawia dostępność	17
Modernizacja infrastruktury Odry - III klasa żeglowności rzeki	17
Stopień wodny Chróścice - istotne przedsięwzięcie	17
Nowoczesne jazy klapowe	18
Zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego	19
„Ostatnia prosta”	19
Modernizacja śluz odrzańskich	20
BEZPIECZEŃSTWO W TRANSPORCIE	21
Katowice	21
Wrocław	21
Kraków	21
Gdańsk	22
Bezpieczne morze - monitoring wzdłuż wybrzeża	22
Pomorska Magistrała Teleinformatyczna	23



Wkraczając w nowy okres programowania UE, nie zapominamy o kończącym się Programie Infrastruktura i Środowisko na lata 2007 – 2013, programie inwestycyjnym o najwyższym budżecie w historii Unii Europejskiej, w ramach którego zostały zrealizowane projekty współfinansowane z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz Funduszu Spójności. O skali tego przedsięwzięcia świadczy kwota ponad 28 miliardów euro, które zaangażowano w jego realizację.

W ramach całego POIiŚ powstały duże inwestycje infrastrukturalne związane z ochroną środowiska, transportu, energetyki, kultury i dziedzictwa narodowego, ochrony zdrowia oraz szkolnictwa wyższego. Inwestycje transportowe sfinansowano w ramach priorytetów transportowych POIiŚ:

Priorytet VI: Drogowa i lotnicza sieć TEN-T (Trans-European Network for Transport),

Priorytet VII: Transport przyjazny środowisku,

Priorytet VIII: Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe,
na które w budżecie unijnym zaplanowano 19,6 mld euro.

Do połowy listopada 2015 roku w sumie podpisano 383 umowy o dofinansowanie inwestycji wartych **ponad 145,4 mld zł**. Suma **wsparcia z UE** dla tych projektów sięgnęła **ponad 86,6 mld zł**.

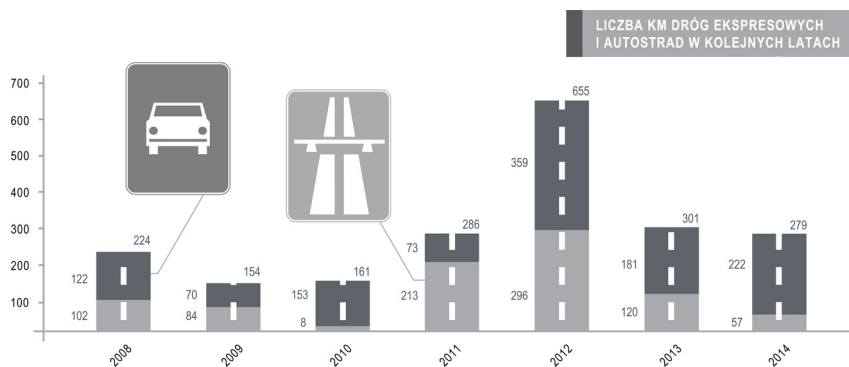
W tej publikacji pokazujemy Państwu jedynie wybrane projekty infrastrukturalne, tak by na ich przykładzie zademonstrować skalę realizowanych przedsięwzięć oraz efekty oddziaływania. W części drugiej, którą trzymają Państwo w rękach, skupiamy się na inwestycjach w infrastrukturę drogową, transport lotniczy, morski i śródlądowy oraz w bezpieczeństwo w transporcie. Podsumowujemy to, co wydarzyło się w ostatnich latach w ramach tych sektorów transportu oraz korzyści z nich płynące dla polskiej gospodarki, jak i lokalnych społeczności.

Warto przy tym pamiętać, że każdy projekt niezależnie, czy był wpisany na listę projektów indywidualnych POIiŚ, czy też został wyłoniony w drodze konkursu, to przedsięwzięcie złożone i wymagające ogromnej pracy. To wspólny sukces zarówno po stronie beneficjentów jak i wszystkich osób pracujących w instytucjach zaangażowanych w proces wydatkowania unijnych środków na projekty sektora transportowego tj. od przygotowania dokumentacji poprzedzającej złożenie wniosku, aż do jego ostatecznego rozliczenia.

Dynamiczny rozwój infrastruktury drogowej

Transport drogowy stanowi niezwykle istotny element gospodarki kraju. Jego udział w przewozie towarów wzrósł od 79 proc. w 2000 r. do 84 proc. w roku 2014 r., udział w wykonanej pracy przewozowej od 26 proc. na początku wieku do aktualnych już 75 proc., liczba zarejestrowanych samochodów ciężarowych pow. 3,5 t od 1,8 mln sztuk w roku 2000 do ponad 3,3 mln sztuk w 2015 r. Dlatego też budowa dróg szybkiego ruchu została jednym z priorytetów Programu Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013.

W perspektywie finansowej przeznaczono na ten cel ponad 10 mld euro z funduszy unijnych (łącznie wydatki wyniosły ponad 80 mld zł). Wśród celów podstawowych znalazły się poprawa płynności i bezpieczeństwa ruchu, nośności i jakości dróg sieci TEN-T w ruchu tranzytowym, połączenie dużych miast i usprawnienie przejazdów przez same miasta.



Jeden z największych węzłów drogowych w Europie

Odcinek autostrady A1 Pyrzowice - Maciejów - Sośnica



„Węzeł Sośnica ma 16 różnych dróg wyjazdowych - wszystkie razem liczą 33 km długości.

DOFINANSOWANIE Z UE



79%

BENEFICJENT

GDDKiA

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 5,8 mld zł

DZIAŁANIE

POliŚ 6.1

Fragment autostrady A1 Pyrzowice - Maciejów - Sośnica, został podzielony na cztery etapy realizacyjne, które kolejno oddawano do ruchu od 2010 do 2012 r. Finalnie powstał odcinek o długości 44,38 km oraz jeden z największych w Europie węzłów drogowych – Sośnica.

Ze względu na swoje rozmiary i skomplikowanie, węzeł był pierwszym zadaniem całej inwestycji - to tutaj na trzech poziomach krzyżują się dwie autostrady (A1 i A4) oraz droga krajowa nr 44. Najwyżej, na wysokości 14 m nad ziemią, biegnie autostrada A1, pod nią fragment drogi krajowej nr 44 z Gliwic do Tychów, a na dole autostrada A4 wiodąca do granicy Niemiec. 16 wiaduktów, a więc 16 możliwości zjazdu ze skrzyżowania to razem 33 km dróg.

W drugim etapie, realizowanym równolegle, oddano do ruchu odcinek Maciejów - Sośnica, w trzecim Piekary Śl. - Maciejów, a w ostatnim Pyrzowice - Piekary Śl. Łączne koszty inwestycji wyniosły niemal 6 mld zł, na które (poza jej rozmiarem) wpływ miała specyfika terenu, przez który została poprowadzona droga - w dużej mierze stanowią ją bowiem obszary pokopalniane, wymagające znacznie większych nakładów pracy i środków.

150 tys. samochodów na dobę

Bardzo ważną inwestycją, nie tylko dla stolicy, była przebudowa warszawskiej Trasy Armii Krajowej od ulicy Powązkowskiej do węzła Marki, wraz z najbardziej obciążoną przeprawą w mieście, mostem Grota-Roweckiego. Stanowi ona fragment drogi ekspresowej S8 będącej częścią transeuropejskiej sieci

Trasa Armii Krajowej w Warszawie



Do montażu specjalnych tuneli akustycznych wykorzystano ponad 1000 t stali i niemal 26 tys. m² szkła hartowanego z huty w Sandomierzu.

DOFINANSOWANIE Z UE



32%

BENEFICJENT

GDDKiA

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 254 mln zł

DZIAŁANIE

POLiŚ 7.4

transportowej TEN-T, łączącej Wrocław z polsko-litewskim przejściem granicznym w Budzisku. Inwestycja rozpoczęła się we wrześniu 2009 r. i była przeprowadzona dwuetapowo (I etap objął prace od węzła Modlińska do węzła Marki, w II etapie od węzła Powązkowska do węzła Modlińska, wraz z mostem). Podczas remontu mostu Grota-Roweckiego m.in. wymieniono zniszczoną nawierzchnię, zburzono i od-

budowano od nowa część obiektów inżynierskich, część wyremontowano, przebudowano wjazdy i wyjazdy z jezdni głównych na drogi zbierająco-rozprowadzające, zbudowano zabezpieczenia akustyczne, w tym specjalne, wysokie na 10 m i długie na 650 m, stalowo-szklane tunele. Przede wszystkim jednak poszerzono przekrój mostu o dodatkowe 19 m, wydzielając po pięć pasów ruchu na obu stronach trasy - dwa do ruchu tranzytowego i trzy do lokalnego. Łącznie prace objęły odcinek o długości blisko 12 km i kosztowały prawie 2 mld zł.

Przebudowana w Warszawie Trasa Armii Krajowej była jednak zaledwie jednym z elementów znacznie większego przedsięwzięcia realizowanego w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko 2007 – 2013, czyli modernizacji i rozbudowy drogi ekspresowej S8. Kolejną inwestycją w ramach S8 była budowa nowego odcinka przebiegającego przez gminy Ożarów Mazowiecki, Babice Stare i m.st. Warszawy, łączącego autostradę A2 (wprowadzoną do stolicy z kierunku zachodniego) w rejonie węzła Konotopa, z istniejącą Trasą Armii Krajowej na węźle Prymasa Tysiąclecia w Warszawie. Liczący 10 km fragment otrzymał dwie jezdnie po trzy pasy ruchu, a prace objęły także budowę dróg dojazdowych, węzła Mory, węzła Warszawska - Łazurowa i wspomnianego bezkolizyjnego węzła Prymasa Tysiąclecia. Wraz z robotami uzupełniającymi przebudowano kolidujące torowiska tramwajowe z trakcjami elektrycznymi, kolejowe sieci trakcyjne, sieci wodociągowe, kanalizacyjne i teletechniczne. Łączny koszt tych prac wyniósł 2,7 mld zł.

Innym fragmentem drogi ekspresowej S8, który wybudowano w latach 2011-2013, był odcinek Syców – Kępno – Wieruszów – Walichnowy, o długości 45,03 km. Celami postawionymi przed projektem była poprawa dostępności komunikacyjnej regionu (styk województw dolnośląskiego, wielkopolskiego i łódzkiego), zwiększenie bezpieczeństwa użytkowników trasy, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie ilości dróg dostosowanych do obciążeń 115 kN/oś, zwiększenie przepustowości, a także zaktywizowanie terenów inwestycyjnych i impuls dla rozwoju ekonomicznego regionu. Prace podzielono na 3 etapy: Syców – Kępno o długości 15,3 km, Kępno – Wieruszów o długości 16,6 km i Wieruszów – Walichnowy o długości 13,1 km. Całość trasy oddano do użytku w grudniu 2013 r.

Na koniec „podróży” drogą S8 warto też wspomnieć o rozbudowie do parametrów drogi ekspresowej odcinka Rawa Mazowiecka - Radziejowice (trasa łącząca Piotrków Trybunalski z Warszawą), liczącego ponad 34 km.

Nowy most w Toruniu, planowany już w... 1935 r.

Jeszcze przed II wojną światową, w 1935 r. architekt miejski Torunia inż. Ignacy Tłoczek wskazał dwie lokalizacje nowego mostu, który miał być kolejną przeprawą drogową po otwartym rok wcześniej moście im. Józefa Piłsudskiego. Jednak na realizację planów trzeba było poczekać aż do drugiej dekady XXI w. Budowę mostu w ciągu ul. Wschodniej, rozpoczęto 5 listopada 2010 r. i potrwała ona 3 lata.

Jednymi z głównych celów nowej inwestycji było odciążenie centrum od przewlekłych zatorów komunikacyjnych, usprawnienie tranzytu w kierunku Gdańska, Olsztyna, Łodzi i Warszawy, zmniejszenie stopnia zanieczyszczenia środowiska i skrócenie czasu podróży w transporcie pasażerskim i towarowym, a co za tym idzie czasu przejazdów dla służb ratowniczych i komunikacji miejskiej. Równie istotnym założeniem była ochrona krajobrazu kulturowego obejmującego Zespół Staromiejski Torunia, wpisanego na Listę Światowego Dziedzictwa Kulturowego i Przyrodniczego UNESCO.

Projekt mostu nawiązuje do architektury istniejących dwóch mostów toruńskich (drogowego i kolejowego), a jego nowoczesna podwieszana konstrukcja z pojedynczą centralną podporą nie zakłóca pierwotnego biegu rzeki i zapewnia zachowanie żeglowności na Wiśle. Przeprawa ma długość 540 m (dwa przęsła łukowe po 270 m każde), po obu stronach dwupasmowe jezdnie, chodniki i drogi rowerowe, a wysokość każdego z czterech łuków wynosi 50 m. Nowy most wraz z drogami dojazdowymi stanowi przebieg drogi krajowej nr 91 w kierunku Gdańska i Łodzi, a także część 15-kilometrowej Trasy Wschodniej. Otwarto go 9 grudnia 2013 r., a otrzymał imię gen. Elżbiety Zawackiej.

Most im. gen. Elżbiety Zawackiej w Toruniu



„Jednym z celów budowy mostu była ochrona krajobrazu kulturowego obejmującego Zespół Staromiejski Torunia, wpisanego na listę UNESCO.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Toruń, Miasto
na prawach powiatu

WARTOŚĆ PROJEKTU

< 650 mln zł

DZIAŁANIE

POLiŚ 6.1

Znad morza na Śląsk

Budowa autostrady A1 na odcinku między Toruniem a Strykowem to jedna z największych inwestycji infrastrukturalnych dofinansowanych z Unii Europejskiej. Objęła ona wykonanie blisko 144 km drogi z Torunia (węzeł Czerniewice) do Strykowa (węzeł Stryków), a powstało na niej m.in. 9 węzłów drogo-



wych, 142 obiekty inżynieryjne, 191 przejść dla zwierząt dużych i małych, a także 8 par miejsc obsługi podróżnych (MOP). Budowana trasa zastąpiła drogę krajową nr 1, o niższym standardzie i przebiegu przez tereny zabudowane, blisko małych miejscowości. Autostrada A1 liczy razem ok. 580 km i zapewnia połączenie między strategicznymi gospodarczo regionami, takim jak porty morskie, a obszarami metropolitalnymi Górnego Śląska i dalej, południem Europy. Odcinek Toruń-Stryków posiada dwie jezdnie po dwa pasy, ale w przekroju pozostawiono miejsce na możliwe rozszerzenie o trzeci pas, który może zostać dobudowany od wewnętrznej strony jezdni w razie dużego wzrostu natężenia ruchu.

Lotniska inwestują w poprawę infrastruktury

W 2014 r. przez polskie lotniska przewinęło się ponad 27 mln pasażerów, co daje nam 14 miejsce w Unii. Największą popularnością cieszyły się połączenia z Warszawy, Gdańska, Katowic i Wrocławia. Polska dobrze wykorzystała dotacje unijne w latach 2007- 2013 inwestując w infrastrukturę i rozbudowę nie tylko dużych lotnisk, jak np. warszawskie, ale i tych mniejszych, jak chociażby w Rzeszowie czy Szczecinie.

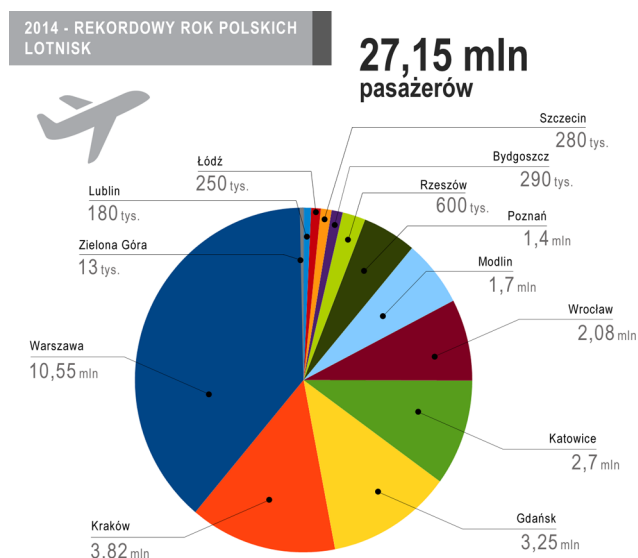
Boom inwestycyjny

Polski rynek lotniczy należy do jednych z najszybciej rozwijających się w Europie. Jeszcze 20 lat temu statystyczny Polak latał samolotem raz na piętnaście lat, a w 2014 r. podróżowało samolotem dwóch spośród trzech naszych rodaków. Daleko nam jeszcze do krajów zachodnich, gdzie statystyczny mieszkaniec korzysta z samolotów średnio trzy razy w roku (np. w czteromilionowej Irlandii odprawianych jest aż 30 mln pasażerów), jednak nasz rynek rośnie dynamicznie i ma potencjał, by w ciągu kilku lat dogonić zachodnioeuropejski. W Polsce lotnicze przewozy pasażerskie rosną dwukrotnie szybciej niż w Unii Europejskiej. W ubiegłym roku ten wzrost był na poziomie 8,7 proc., a w UE 4,4 proc.

Naprzeciw rosnącemu popytowi wychodzą inwestycje w lotniskach, które zwiększają ich przepustowość. Znaczna część z nich została dofinansowana ze środków unijnych z perspektywy finansowej 2007-2013. Dzięki nim zmodernizowano m.in. porty lotnicze w: Warszawie, Gdańsku, Szczecinie, Krakowie, Wrocławiu, Rzeszowie, Katowicach, Poznaniu.

Największe radzą sobie najlepiej

Obecnie w Polsce mamy 15 portów lotniczych (w tym jeden w budowie), które w 2014 r. obsłużyły w sumie 27 mln pasażerów. W porównaniu z rokiem 2013 był to wynik lepszy o 2 mln i oznaczał



8 proc. wzrost. Pierwsze miejsce w liczbie obsługiwanych pasażerów zajmuje warszawskie Okęcie, z którego usług skorzystało 10 mln pasażerów, na drugim miejscu uplasował się Kraków z 3,8 mln, a trzecie miejsce należy do lotniska w Gdańsku – 3,25 mln podróżnych. Rok 2014 okazał się rekordowym dla siedmiu lotnisk w Polsce: Krakowa, Gdańska, Katowic, Wrocławia, Modlina, Poznania i Rzeszowa – wszystkie poprawiły swoje wyniki. Również tegoroczne, dotychczasowe wyniki pokazują, że te największe porty lotnicze radzą sobie bardzo dobrze i mogą być spokojne o swój dalszy rozwój.

Wrocław coraz nowocześniejszy

Gdy startowała budowa lotniska w Berlinie, wydawało się, że porty w zachodniej Polsce, szczególnie we Wrocławiu i Poznaniu, będą jedynie dostarczycielami pasażerów do hubu w stolicy Niemiec. Nic takiego się nie stało, co więcej, lotnisko berlińskie ciągle jeszcze nie zostało otwarte i notuje już kilku-

letnie opóźnienie, a polskie porty rosną w siłę.

Fundusze unijne spowodowały, że w wyniku inwestycji Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu stał się jednym z najnowocześniejszych i jednocześnie najładniejszych lotnisk w kraju. Pod względem liczby odprawianych pasażerów Wrocław jest obecnie piątym polskim portem lotniczym, natomiast jeśli chodzi o liczbę operacji lotniczych znajduje się na 4. miejscu za warszawskim Okęciem, krakowskimi Balicami i gdańskim portem lotniczym im. Lecha Wałęsy.

11 marca 2012 r. wraz z pierwszym lotem do Warszawy, uruchomiono nowy terminal pasażerski wrocławskiego lotniska. Powstał w 29 miesięcy. Wraz z towarzyszącą infrastrukturą kosztował ok. 400 mln zł. Terminal przyjmuje 2 mln pasażerów rocznie, a jest w stanie obsłużyć nawet dwa razy tyle. Nowa inwestycja pomogła lotnisku nie tylko infrastrukturalnie, lecz także promocyjnie. Pozwoliła bowiem rozwinąć siatkę połączeń.

To, co zdecydowanie wyróżnia ten port na tle innych w kraju, to imponująca kubatura 330 tys. m³ - jedna z największych w Polsce. Najbardziej charakterystycznym elementem architektonicznym obiektu jest ukształtowany w formie fal dach o powierzchni 19 tys. m². Terminal imponuje rozmachem i jakością wykończenia. To jeden z najciekawszych obiektów pośród polskich portów regionalnych. *Wrocławski terminal pod względem designu i funkcjonalności śmiało może konkurować z najnowocześniejszymi portami w Europie* – mówi Dariusz Kuś, prezes dolnośląskiego portu. – *Dostrzegli to sami podróżnicy nagradzając nas w Ogólnopolskim Teście Lotnisk, przyznając tytuł Najbardziej Przyjaznego Lotniska 2012 r.* Terminal zyskał też uznanie architektów i inżynierów. Został wyróżniony tytułem „Budowa Roku 2012” w konkursie, w którym zmierzył się z 60 innymi inwestycjami z całej Polski. Zdobył również nagrodę Grand Prix dla najlepszego obiektu w konkursie „Piękny Wrocław”.

Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika we Wrocławiu



„ Najbardziej charakterystycznym elementem architektonicznym obiektu jest dach w formie fal, o łącznej powierzchni 19 tys. m².

DOFINANSOWANIE Z UE



32%

BENEFICJENT

Port Lotniczy
Wrocław S.A.

WARTOŚĆ PROJEKTU

< 400 mln zł

DZIAŁANIE

POLiŚ 6.3

Przy terminalu stać może jednocześnie 16 samolotów. Na pasażerów czeka 8 stanowisk kontroli bezpieczeństwa, 22 punkty odprawy biletowo-bagażowej i 13 bramek w strefie dla odlatujących.

Przed budynkiem stworzono parking na 1,1 tys. samochodów z wydzielonym pasem dla autobusów i taksówek oraz strefą krótkiego postoju. Wewnątrz działają: restauracja z widokiem na płytę lotniska i pas startowy, kawiarnie, sklepy, kantory, stanowiska biur podróży i wypożyczalnie samochodów. Halę o powierzchni około 5,3 tys. m² zdobią wygodne, stylowe siedziska ustawione między egzotycznymi drzewkami i wielkimi słupami w kształcie litery V, które podtrzymują konstrukcję dachu. Jest także taras widokowy z barem. Wrocławskie lotnisko było też drugim (po Warszawie), w którym zainstalowano rękawy lotnicze. Dzięki nim można wejść na pokład samolotu i z niego zejść, bez potrzeby schodzenia na płytę lotniska ani podjeżdżania autobusem. Rozbudowa wrocławskiego lotniska wsparta została ponad 128 mln zł dofinansowania.



Widok na płytę wrocławskiego lotniska

mln zł, z czego niemal połowa pochodzi ze środków unijnych). Remont drogi startowej i modernizacja oświetlenia nawigacyjnego to ostatni, najważniejszy, a przy tym najbardziej skomplikowany i kosztowny, etap prowadzonych od 2013 r. prac.

Modernizacja w Krakowie

W listopadzie br. na lotnisku Kraków Airport zakończyły się prace inwestycyjne w strefie operacyjnej. Rozbudowano płytę postojową i przebudowano drogi kołowania. Łączna powierzchnia remontowanych i budowanych nawierzchni wyniosła ok. 20 ha, w tym nawierzchni betonowych ponad 15 ha. Blisko 90 proc. prac zostało zrealizowanych w ramach projektu współfinansowanego przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w ramach projektu pod nazwą „Port lotniczy w Krakowie – rozbudowa istniejącej infrastruktury lotniskowej”.

Prace rozpoczęły się w kwietniu 2013 r. i były prowadzone etapowo, przy zachowaniu ciągłej obsługi i bez ograniczania operacji lotniczych. *Realizacja robót na czynnym lotnisku była ogromnym wyzwaniem dla wszystkich służb operujących na lotnisku, a także dla pracowników portu, którzy na co dzień zarządzają infrastrukturą lotniskową* – podkreśla Jan Pamuła, prezes Kraków Airport.

Dzięki rozbudowie płyty postojowej, port zwiększył dostępną liczbę stanowisk postojowych o pięć, co pozwala na równoczesne stacjonowanie 22 samolotów o kodzie referencyjnym C (np. Boeing 737-800). Cztery dofinansowane miejsca postojowe znajdują się w części północno-wschodniej płyty, kolejne przy Budynku Administracyjno Technicznym. Technologia zastosowana przy budowie nowej części płyty postojowej pozwoliła na uzyskanie bardzo wysokich wskaźników nośności nawierzchni – można na niej wykonać milion operacji lotniczych. Po rozbudowie zmienił się układ płyty postojowej

Na lotnisku ruszyły kolejne strategiczne inwestycje. W najbliższym czasie w porcie uruchomiony zostanie ILS kat. II, powstanie nowe zaplecze techniczne i zakupione będą dwa dodatkowe rękawy lotnicze. Wyremontowano już drogę startową i wybudowano nowe oświetlenie nawigacyjne. Realizacja inwestycji jest możliwa dzięki kolejnemu dofinansowaniu, które lotnisko otrzymało ze środków Funduszu Spójności w ramach POIiŚ (ogólna wartość ok. 100



Lotnisko w Krakowie zimą

i wszystkie stanowiska mają teraz więcej przestrzeni, co ułatwia obsługę parkujących samolotów oraz ich tankowanie.

W ramach modernizacji dróg kołowania wymieniono nawierzchnię betonową dróg Alfa, Bravo, Juliet, Golf oraz Fokstrot. Poszerzono drogę kołowania Charlie, znacząco rozbudowano sieci elektroener-

Kraków Airport



„ Przy wymianie nawierzchni betonowej wykorzystano 55 600 t grysów dolomitowych (ponad 2200 ciężarówek) oraz 84 300 t grysów granitowych.

DOFINANSOWANIE Z UE



36%

BENEFICJENT

Międzynarodowy Port
Lotniczy im. Jana Pawła II
Kraków-Balice Sp. z o.o.

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 429 mln zł

DZIAŁANIE

POLiŚ 6.3

getyczne w strefie operacyjnej oraz oświetlenie nawigacyjne dróg kołowania. W ramach inwestycji przebudowywane drogi kołowania wyposażono w oświetlenie osiowe, sterowane z nowego systemu z indywidualną kontrolą opraw, a także zmieniono źródła światła krawędziowych na oprawy LED. Ponadto zmodernizowany i rozbudowany został system retencji wód opadowych. Nawierzchnie lotniskowe wyposażono w nowe koryta odwodnieniowe, wybudowano cztery zbiorniki retencyjne o pojemności około 650 m³ każdy.

Łączna powierzchnia nowych nawierzchni betonowych to 156 660 m² (czyli ponad 10 tys. ciężarówek z betonem - ustawione jedna za drugą, które utworzyłyby kolejkę o długości 130 km). Podczas prac zużyto 47 680 t cementu, czyli ponad 100 cystern. Wykorzystano 55 600 t grysów dolomitowych (ponad 2220 ciężarówek), oraz 84 300 t grysów granitowych. Łączny koszt inwestycji zrealizowanych w ramach projektu unijnego w strefie operacyjnej to 200,84 mln zł. Dofinansowanie unijne wyniosło 76,04 mln zł.

Nowy terminal w Gdańsku

Lotnisko im. Lecha Wałęsy w Gdańsku - Rębiechowie wykorzystało dotacje unijne przede wszystkim do budowy drugiego terminalu pasażerskiego T2 wraz z infrastrukturą. Ale także do rozbudowy i modernizacji infrastruktury lotniskowej i portowej, przebudowy terminalu T1, wykonania przedterminalowej płyty postojowej oraz zakupu systemu informacji odlotowej FIDS. Budynek terminalu T2 został wykonany jako hala mieszcząca dwie strefy funkcjonalne, tzn. związane z płytą lotniska (airside) - sor-

townię bagażu i poczekalnie, jak również strefę związaną ze stroną miejską (landside) - hale odpraw biletowo-bagażowych (odlotów), biura linii lotniczych, gastronomię oraz usługi. Elementem nowego terminalu jest też łącznik z peronem Pomorskiej Kolei Metropolitalnej i nowy salonik VIP ulokowany w podziemiach hali przylotów. Terminal posiada trzy kondygnacje nadziemne oraz jedną podziemną, z łącznikiem na poziomie I piętra. Wartość inwestycji wyniosła ponad 249 mln zł, w tym dofinansowanie unijne – ponad 87 mln zł.

Lotnisko im. Lecha Wałęsy w Gdańsku-Rębiechowie



Przekraczając liczbę 3 mln pasażerów dołączyliśmy do elitarnego w Polsce grona lotnisk, obok Warszawy i Krakowa - powiedział Tomasz Kloskowski, prezes portu lotniczego w Gdańsku.

DOFINANSOWANIE Z UE



35%

BENEFICJENT

Port Lotniczy
Gdańsk S.A.

WARTOŚĆ PROJEKTU

< 250 mln zł

DZIAŁANIE

POliŚ 6.3

Istotnym projektem modernizacji lotniska w Rębiechowie była również budowa drogi kołowania wraz z rewitalizacją infrastruktury energetycznej oraz wykonanie systemu odprowadzania wód opadowych, stanowiska do odladzania samolotów czy zakup systemu monitoringu hałasu lotniczego. Inwestycja kosztowała ponad 102 mln zł, a dotacja unijna wyniosła ponad 40 mln zł. Dzięki budowie drogi kołowania, Rębiechowo może przeprowadzać 30 operacji lotniczych na godzinę, a rozbudowa terminalu pasażerskiego pozwala na obsługę docelowo 5 mln pasażerów rocznie.

Rzeszów inwestuje i rośnie w siłę

Lotnisko Rzeszów – Jasionka również było dużym beneficjentem dotacji unijnych, które otrzymywało w latach 2007-2013. Port ten obsługuje pasażerów z Podkarpacia, Małopolski, województw lubelskiego, świętokrzyskiego, a nawet ze Słowacji i Ukrainy. Korzystnie usytuowany pod względem geograficznym, obejmuje obszar o powierzchni ponad 650 ha.

W ramach projektu „Port Lotniczy Rzeszów – Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej” zakończono rozbudowę płyty postojowej i budowę płyty do odladzania wraz z infrastrukturą oraz rozbudowę i modernizację równoległej drogi kołowania i dróg szybkiego zejścia. Całkowity koszt inwestycji wyniósł 98,79 mln zł, w tym unijne dofinansowanie 39,5 mln zł.

W efekcie poprawiły się standardy obsługi oraz powiązań komunikacyjnych, a także systemu komunikacji publicznej w województwie podkarpackim, Polsce oraz Europie w ramach sieci TEN-T.

Port Lotniczy Rzeszów-Jasionka



„Wśród lotnisk cywilnych w Polsce, port lotniczy w Rzeszowie posiada drugą po Okęciu najdłuższą drogę startową, mierzącą 3200 m (przy 45 m szerokości).

DOFINANSOWANIE Z UE



36%

BENEFICJENT

Port Lotniczy
„Rzeszów – Jasionka”
Sp. z o.o.

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 98 mln zł

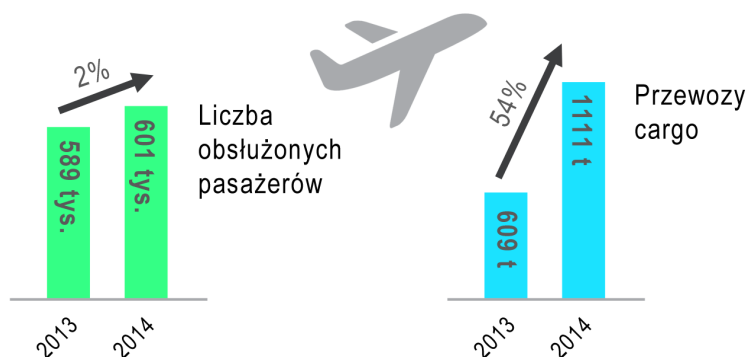
DZIAŁANIE

POLiŚ 6.3

Pieniądze z UE pozwoliły również na modernizację infrastruktury lotniskowej i obejmowały rozbudowę zaplecza technicznego (na co wydano ponad 24 mln zł, w tym 15 mln dofinansowania ze środków unijnych), budowę nowego terminalu pasażerskiego (koszt sięgnął ponad 98 mln zł, a dotacja 35 mln zł), modernizację i rozbudowę nawierzchni lotniskowych wraz z towarzyszącą infrastrukturą zachodniej części lotniska (27 mln zł, w tym dotacja 16 mln zł).

Nie licząc mniejszych, ale równie ważnych modernizacji, jak przebudowa i rozbudowa systemu oświetlenia nawigacyjnego za ponad 9 mln zł (w tym dotacja – 5 mln), wzmocnienie systemu bezpieczeństwa poprzez doposażenie w sprzęt oraz systemy monitoringu za 4 mln zł (przy dotacji 3 mln zł) czy budowa systemu zaopatrzenia lotniska w wodę dla celów ratowniczych, co kosztowało ponad 4 mln (przy dotacji ponad 3 mln zł). Dzięki zrealizowanym projektom lotnisko zanotowało wzrost liczby pasażerów – do ok. 600 tys. oraz wzrost przeladunków cargo.

LOTNISKO W RZESZOWIE



Unijne dotacje dla portów zapewniają szybki rozwój

W celu zapewnienia możliwości rozwoju zrównoważonego transportu w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, zapewniona została pula środków przeznaczonych na wsparcie dla zarządców infrastruktury portowej. Inwestycjami objęto cztery porty o kluczowym znaczeniu dla gospodarki narodowej: Gdańsk, Gdynia, Szczecin i Świnoujście oraz cztery mniejsze porty: Police, Elbląg, Darłowo i Kołobrzeg.

Rok 2015 może okazać się kolejnym, dobrym rokiem pod kątem obrotów towarowych we wspomnianych czterech kluczowych portach. Dla przykładu w Szczecinie i w Świnoujściu przeładunki wzrosły w większości grup towarowych, z wyjątkiem węgla. W portach tych obsłużono również więcej o 5 336 TEU, dzięki otwarciu nowej linii żeglugowej. Przy takim tempie wzrostu prognozowane przeładunki na koniec 2015 r. powinny osiągnąć kolejny rekordowy wynik 24 mln t. Dobra sytuacja jest również w Porcie Gdynia i w Porcie Gdańsk. Na rosnące wskaźniki portów niebagatelny wpływ mają poczynione w nich inwestycje wykonane przy pomocy środków unijnych. Bez tych znaczących dotacji, infrastruktura w portach morskich nie byłaby przygotowana do obecnego, globalnego rozwoju transportu. Kondycja portów świadczy bowiem nie tylko o rozwoju gospodarczym kraju, ale stają się one również centrami logistyczno-dystrybucyjnymi i ważnymi ogniwami w strategii rozwoju sieci TEN-T.

Największy inwestor w regionie

Zarząd Morskich Portów Szczecin i Świnoujście od kilku lat jest jednym z największych inwestorów w regionie, korzystającym z funduszy unijnych. Wartość inwestycji współfinansowanych z POIiS w latach 2007-2013 wyniosła ponad 600 mln zł. W czerwcu 2014 r. zakończono przebudowę infrastruktury drogowej w portach w Szczecinie (6 km) i w Świnoujściu (3 km) wraz z towarzyszącą infrastrukturą energetyczną, kanalizacyjną i gazową. Koszt wykonania inwestycji wyniósł 77,69 mln zł, w tym dofinansowanie z Funduszu Spójności to 48,86 mln zł. Celem projektu było dostosowanie parametrów ogólnodostępnych dróg wewnątrzportowych do obsługi ruchu ciężkich pojazdów drogowych o naciśku 115 kN/oś, poprawa dostępności portu handlowego w Świnoujściu dla ciężkiego transportu drogowego, zwiększenie przepustowości portowego układu drogowego oraz poprawa warunków pracy i wyższy poziom obsługi ładunków.

Zarząd obu portów nie zapomina też o poprawie dostępu do portów od strony kolejowej. W 2014 r. zakończono przebudowę i modernizację infrastruktury kolejowej w portach Szczecina i Świnoujścia, obejmującą łącznie 36 km torów oraz 134 rozjazdy. Koszt inwestycji wyniósł 88,43 mln zł, w tym dofinansowanie – 75,16 mln zł. W ramach projektu przebudowano nawierzchnię torową wewnątrz portów, wykonano roboty odwodnieniowe, przebudowano rozjazdy kolejowe oraz zabudowano torry nawierzchnią drogową. Zrealizowana modernizacja zapewnia wzrost atrakcyjności inwestycyjnej obszarów portowych i okołoportowych oraz znacznie zwiększa konkurencyjność dwóch ważnych polskich portów morskich.

Największą i najtrudniejszą inwestycją była modernizacja i przebudowa toru wodnego Świnoujście-Szczecin, czyli Kanału Piastowskiego i Mielińskiego. Inwestycja obejmowała przebudowę umocnień brzegowych po wschodniej i zachodniej stronie toru wodnego Świnoujście-Szczecin, na długości ok. 8 km, w tym: na odcinku ok. 4 km w Kanale Mielińskim i ok. 4 km w północnej części Kanału Piastowskiego. Skarpy umocnień brzegowych stanowią jednocześnie skarpy toru wodnego, który uzyskał docelową szerokość w dnie – 120 m z odpowiednimi poszerzeniami na łukach. Rozbudowana została infrastruktura portowa w północnej części półwyspu Ewa w porcie w Szczecinie. Wartość inwestycji

Przebudowa toru wodnego Świnoujście-Szczecin



Poprawiając dostęp do portów, zmodernizowano infrastrukturę kolejową w portach Szczecina i Świnoujścia przebudowując łącznie 36 km torów i 134 rozjazdy.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Urząd Morski
w Szczecinie

WARTOŚĆ PROJEKTU

< 328 mln zł

DZIAŁANIE

POIiŚ 7.2

wyniosła ponad 37 mln zł, w tym dofinansowanie z unijnego Funduszu Spójności – ponad 26 mln zł. Celem prac była budowa nabrzeża postojowego o dł. 63 m, Nabrzeża Niemieckiego, przebudowa pochodzącego z lat 30-tych ubiegłego wieku Nabrzeża Zbożowego wraz z wydłużeniem nabrzeża o 35 m. Umożliwiło to przystosowanie nabrzeża do obsługi statków o długości do 230 m lub równoczesnej obsługi 2 statków mniejszych o długości do 100 m każdy.

Zwiększona zdolność przeładunkowa

Ze wsparcia unijnego skorzystał również port w Gdyni, który otrzymał z Funduszu Spójności blisko 45 mln zł dofinansowania (przy całkowitej wartości inwestycji wynoszącej ponad 100 mln zł) na rozbudowę infrastruktury portowej do obsługi statków ro-ro z dostępem drogowym i kolejowym, przebudowę na wschodnim obszarze swoich układów drogowych i kolejowych oraz na wyburzenie niektórych znajdujących się tam obiektów. W ramach projektu nie tylko przebudowywano dotychczasowe drogi i tory czy rampę ro-ro, ale również zbudowano zupełnie nową infrastrukturę, jak choćby drogę łączącą place położone przy ul. Polskiej i Janka Wiśniewskiego bezpośrednio z terminalem ro-ro, czy też nowe place manewrowo-składowe o powierzchni 22,70 tys. m². Pozwoliło to na zwiększenie możliwości przeładunkowych we wschodniej części portu, a tym samym utrzymanie pozycji konkurencyjnej Portu Gdynia w regionie Morza Bałtyckiego.

W 2009 r. rozpoczęła się przebudowa kanału portowego, którego koszt wyniósł ponad 90 mln zł, w tym dotacja z UE z Funduszu Spójności to ponad 51 mln zł. Projekt obejmował m.in. wykonanie prac czerpalnych w obrębie całego kanału, pogłębienie do -13,5 m na całej długości czyli 5,3 km, pogłębienie dna przy 5 nabrzeżach, pogłębienie obrotnic portowych nr 1, 2 i 3 do głębokości -13,5 m oraz zwiększenie średnicy obrotnic portowych nr 2 i 3. Dzięki zwiększeniu dopuszczalnego zanurzenia oraz zwiększeniu głębokości eksploatacyjnej nabrzeży, zdolność przeładunkowa portu w Gdyni wzrosła

o 0,5 mln t. Łączne nakłady inwestycyjne zarządu portu w latach 2003 – 2014 wyniosły ponad 1,164 mld zł. Ponad 70 proc. tej wartości stanowiły inwestycje w infrastrukturę portową, z czego około 1/3 stanowią fundusze unijne z perspektywy budżetowej 2007 – 2013.

Wzrost bezpieczeństwa żeglugi

W porcie gdańskim, w 2010 r. rozpoczęła się modernizacja wejścia do portu wewnętrznego. W etapie I - przebudowano falochron wschodni. Inwestycja kosztowała ponad 51 mln zł, w tym dofinansowanie z UE ze środków Funduszu Spójności wyniosło ponad 43 mln zł. Głównym celem modernizacji było umożliwienie bezpiecznego wprowadzania i obsługi statków o większych gabarytach, wzrost poziomu bezpieczeństwa żeglugi dla mniejszych jednostek żeglugi profesjonalnej (pilotówki, szalandy itp.) oraz dla jednostek rekreacyjnych i sportowych (zapobieżenie wejścia jednostki na konstrukcję podwodną falochronu). W ramach inwestycji pogłębiono tor wodny na odcinku 754 m (od głowicy falochronu wschodniego do jego nasady), przebudowano falochron wschodni na długości 754 m, wykonano rozpraszacz falowania od wewnętrznej strony falochronu na długości 650 m oraz nabrzeże serwisowe o długości 63 m dla statku hydrograficznego prowadzącego konserwację.

Modernizacja wejścia wewnętrznego do portu Gdańsk



W ramach inwestycji pogłębiono tor wodny na odcinku 754 m, przebudowano falochron wschodni i wykonano rozpraszacz falowania na długości 650 m.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Urząd Morski
w Gdyni

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 256 mln zł

DZIAŁANIE

POLiŚ 7.2

Etap II modernizacji wejścia do portu wewnętrznego w Gdańsku, obejmował przebudowę szlaku wodnego na Martwej Wiśle i Motławie, której celem było zwiększenie zdolności przeładunkowej portu w Gdańsku. W ramach projektu przebudowano i wyremontowano łącznie blisko 2 km nabrzeża, w tym Nabrzeże Szyprów, Motławy oraz Wyspy Ołowianka. Wartość prac wyniosła 162 mln zł, w tym dofinansowanie unijne – ponad 137 mln zł.

W 2011 r. rozpoczęły się prace przygotowawcze do realizacji projektu poprawy dostępu kolejowego do Portu Gdańsk obejmujące most oraz dwutorową linię kolejową. Wartość całkowita projektu wyniosła ponad 6 mln zł, w tym dofinansowanie projektu z UE to ponad 4 mln zł. Inwestycja objęła opracowanie dokumentacji przedprojektowej i projektowej koniecznej do wykonania prac modernizacyjnych i budowlanych, związanych z poprawą dostępu kolejowego do Portu Gdańsk – studium wykonalno-

ści, raportu o oddziaływaniu przedsięwzięcia na środowisko, sporządzenie dokumentacji projektowej na modernizację i budowę linii kolejowej nr 226 wraz z infrastrukturą towarzyszącą oraz budowę kolejowego mostu przez Martwą Wisłę.

Z Funduszu Spójności finansowana jest również infrastruktura drogowa łącząca port lotniczy w Rębiechowie z morskim portem w Gdańsku – Trasa Słowackiego, leżąca w VI transeuropejskim korytarzu transportowym. Inwestycja kosztowała ponad 1,412 mld zł, w tym dofinansowanie to 1,06 mld zł.

Dwa nowe mosty

Pieniądze z funduszy unijnych wykorzystał również miejski port w Elblągu, który na modernizację i rozbudowę swojej infrastruktury (w obrębie Starego Miasta) otrzymał z Funduszu Spójności blisko 26 mln zł, przy całkowitej wartości projektu – ponad 35 mln zł. W ramach inwestycji w miejsce dwóch kładek dla pieszych, które stanowiły barierę dla swobodnej żeglugi, powstały dwa mosty zwodzone sterowane automatycznie przez operatora - jeden w ciągu ulicy Studziennej, drugi w ciągu ulicy Mostowej. Ponadto przebudowano nabrzeże Bulwaru Zygmunta Augusta dla potrzeb obsługi żeglugi pasażerskiej i turystyczno-rekreacyjnej, a ul. Giędlowa (dotychczas o nawierzchni gruntowej) została zmodernizowana.

Nowy układ drogowy poprawia dostępność

Dotacje unijne pomogły także miejskiemu portowi w Kołobrzegu. Na budowę nowego układu drogowego, który poprawił dostępność do portu, odciążył układ komunikacyjny miasta oraz pozwolił na dojazd ładunków ponadnormatywnych, przyznano 34 mln zł, przy wartości całkowitej – ponad 45 mln zł. W ramach przedsięwzięcia zbudowano nowy przebieg drogi na odcinku od ulicy Portowej do skrzyżowania ulic: Warzelniczej, Solnej, Zygmuntońskiej. Zbudowano most drogowy nad rzeką Parsętą, przebudowano przejazd kolejowy jednotorowy ze zmianą jego kategorii wraz z budową sieci infrastruktury technicznej związanej z samoczynną sygnalizacją świetlną oraz skrzyżowania ulic: Warzelniczej, Solnej, Zygmuntońskiej (wydzielenie pasów prawo- i lewoskrętów wraz z sygnalizacją świetlną) i odcinek ulicy Solnej, między istniejącym mostem nad rzeką Parsętą. Wyremontowano również skrzyżowania ulic: Szkolnej, Portowej i Mickiewicza.

Etap II, jako kolejna część tej inwestycji, czyli usprawnienia dojazdu do kołobrzegskiego portu, umożliwił swobodną komunikację pojazdów nadgabarytowych z obszarem portu. Inwestycja objęła m.in. przebudowę szeregu ulic, w tym odcinki ul. Solnej i ul. Żurawiej oraz budowę nowych ulic, w tym trasy od skrzyżowania z ul. Toruńską do ul. 6 Dywizji Piechoty, budowę nowego mostu nad Kanałem Drzewnym. Łącznie przebudowano i wybudowano przeszło 5,6 km ulic.

Modernizacja infrastruktury Odry - III klasa żeglowności rzeki

Z funduszy UE w latach 2007-2013 zostały również pozyskane środki na modernizację obiektów hydrotechnicznych znajdujących się na Odrze.

Stopień wodny Chróścice – istotne przedsięwzięcie

Jednym ze stopni wodnych, który został gruntownie zmodernizowany, są Chróścice na opolskim odcinku Odry. Oficjalne otwarcie obiektu odbyło się 19 listopada 2015 r. Realizacja inwestycji wyniosła 80 mln zł i została wsparta dofinansowaniem unijnym w wysokości 52 mln zł, w ramach działania „Poprawa stanu śródlądowych dróg wodnych”. – *To kolejne niezwykle istotne przedsięwzięcie RZGW we Wrocławiu, którego efektem było zastąpienie archaicznego jazu koźłowo-iglicowego znacznie*

Stopień wodny Chróścice



Dla zwiększenia atrakcyjności terenów przybrzeżnych wybudowano ogólnodostępną, stalową, kładkę dla pieszych wraz z podjazdami dla niepełnosprawnych.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Regionalny Zarząd
Gospodarki Wodnej
we Wrocławiu

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 79 mln zł

DZIAŁANIE

POIŚ 7.5

nowocześniejszą i mniej zawodną konstrukcją wyposażoną w automatycznie sterowane zamknięcia klapowe. Dzięki zastosowaniu takiej technologii uzyskaliśmy znaczne skrócenie czasu przywracania i likwidacji piętrzenia na jazie – powiedział Edward Nawirski, dyrektor RZGW we Wrocławiu.

W ramach projektu w Chróścicach wybudowany został nowy jaz klapowy z przepławką dla ryb dwuśrodowiskowych (spełniającą najwyższe wymogi ochrony środowiska) z nowoczesną sterownią jazową. Przeprowadzony został także gruntowny remont istniejącej dużej śluzy. Podwyższono i przebudowano jej głowy. Zmodernizowano obie ściany komory oraz perony i kanały obiegowe. Wymieniono wyposażenie technologiczne i komunikacyjne. Unowocześniono infrastrukturę cumowniczą, dzięki którym przepływające przez stopień wodny statki będą mogły bezpiecznie oczekiwać na prześluzowanie.

Na czas przebudowy dużej śluzy pociągowej, do regularnej eksploatacji przystosowano małą śluzę, poprzez odmulenie jej awanportów i komory oraz naprawę wrót i ich napędów. W dalszej części realizacji projektu mniejsza śluza również została poddana kapitalnemu remontowi w części konstrukcyjnej (naprawa głów i peronów komory). Wykonano też regulację lewego brzegu powyżej i poniżej jazu oraz zbudowano nabrzeże przeładunkowe. Dla zwiększenia atrakcyjności terenów przybrzeżnych wybudowano ogólnodostępną, stalową kładkę dla pieszych wraz z podjazdami dla niepełnosprawnych, która zapewni komunikację między miejscowościami Chróścice i Narok. Dodatkowo, na obu brzegach wybudowano przystanie, nabrzeże przeładunkowe oraz drogi dojazdowe z placami manewrowymi. Kontrakt zakładał także remont oraz wykonanie budynków dla personelu obsługującego stopień wodny.

Nowoczesne jazy klapowe

Jaz Janowice przebudowywany był przez 33 miesiące. Zlokalizowany jest w okolicach Jeszkowic pod Wrocławiem, dokładnie na 232 km biegu rzeki. Jest on elementem piętrzącym, który wchodzi w skład Stopnia Wodnego Janowice. Dzięki zrealizowanej inwestycji powstał nowoczesny i mniej zawodny jaz klapowy. Polepszeniu uległy warunki jego eksploatacji w okresie żeglugowym i zimowym, a także w czasie przepuszczania wód powodziowych. Remont objął całościową przebudowę budowli. Zamknięcia sektorowe zostały wymienione na kontrolowane z poziomu sterowni zamknięcia klapowe

Modernizacja jazów odrzańskich



Pierwotny jaz kozłowo-iglicowy w Janowicach powstał w latach 1912 - 1916 wraz z nowym stopniem wodnym.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Regionalny Zarząd
Gospodarki Wodnej
we Wrocławiu

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 58 mln zł

DZIAŁANIE

POIiŚ 7.5

z napędem hydraulicznym. Przebudowany został także budynek sterowni jazu oraz zbudowano kładkę komunikacyjną. Wyremontowano aparaturę kontrolno-pomiarową oraz wymieniono instalację zasilającą i sterowania. Ubezpieczono brzegi na skarpie powyżej stopnia, a dolne stanowisko jazu zostało zabezpieczone nowym poszurem, czyli umocnieniem dna cieku za pomocą ciężkiego narzutu kamiennego, zapobiegającego rozmyciu koryta rzeki.

Zwiększenie bezpieczeństwa przeciwpowodziowego

Jaz Opatowice został zmodernizowany w ciągu 39 miesięcy. Koszt realizacji przedsięwzięcia wyniósł 24 mln zł. Jaz z sektorowego zmieniono na klapowy. Obiekt przystosowano do przejścia fali powodziowej o przepływie podobnym do tego zanotowanego w 1997 r. Budowla składa się z trzech przęseł o rozmiarze 32 m każde, pod którymi przebiega podwodna galeria niezbędna do obsługi jazu. Światło przepływu wody wynosi 96 m, a całkowita długość konstrukcji sięga 104 m. Zmodernizowana została również kładka technologiczna udostępniona dla ruchu pieszego i rowerowego. Stanowi ona jedyną przeprawę łączącą miasto z Wyspą Opatowicką.

Remont jazu Opatowice jest, obok wspomnianej wcześniej tożsamej modernizacji niemal bliźniaczego obiektu w Janowicach, elementem projektu „Modernizacja jazów odrzańskich na odcinku w zarządzie RZGW Wrocław – województwo dolnośląskie”. Całkowita wartość realizacji obu tych zadań przekracza 57 mln zł, a ich wykonanie było możliwe dzięki dotacji unijnej wynoszącej prawie 48,3 mln zł.

„Ostatnia prosta”

Po zakończeniu modernizacji jazów w Janowicach i Opatowicach przyszła pora na finalizację kolejnej dużej inwestycji, unowocześnienia Stopnia Wodnego Brzeg Dolny. Jej koszt całkowity to 83 mln zł, w tym 70,41 mln zł stanowią środki unijne. Realizacja inwestycji ruszyła wiosną 2012 r. i obecnie wychodzi już na „ostatnią prostą”. Wszystkie pięć przęseł wyposażono w nowe zasuwy, gotowych jest też sześć nowych sterówek. Przebudowane maszynownie są znacznie mniejsze i nowocześniejsze od

Stopień wodny Brzeg Dolny



Napełnianie i opróżnianie śluzy odbywa się poprzez krótkie kanały obiegowe, zamykane stalowymi zasuwami rolkowo-klinowymi.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Regionalny Zarząd
Gospodarki Wodnej
we Wrocławiu

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 83 mln zł

DZIAŁANIE

POIŚ 7.5

istniejących do tej pory. Jaz doczekał się też kompletnej wymiany instalacji oraz zautomatyzowanego układu sterownia zamknięciami. Wyremontowane zostały ubezpieczenia skarp koryta rzeki, w dolnym stanowisku stopnia. Powstał także budynek socjalny. Inwestycja zostanie zakończona jeszcze w tym roku.

Pod koniec kwietnia 2015 r. rozpoczęto remont dolnej głowy śluzy. Zostały wymienione jej wrota, przebudowane są sterówki oraz zamontowano nowe mechanizmy sterownicze. Remontem objęto również konstrukcje betonowe na peronach i ścianach śluzy. Dzięki temu można już przepuszczać statki przepływające przez śluzę Brzeg Dolny.

Modernizacja śluz odrzańskich

Śluzy: Bartoszowice, Rogów, Janowice II i Dobrzeń doczekały się w latach 2009-2012 gruntownej modernizacji. Przedsięwzięcie kosztowało ponad 26 mln zł, w tym środki unijne stanowią 22 mln zł. Najpierw rozpoczęto unowocześnianie śluzy Rogów oraz Bartoszowice. Prace wykonane zostały na przełomie 2009/2010 r. Na obu obiektach przebudowane zostały głowy, czyli murowane konstrukcje wejść do śluzy. Wymieniono wrota, napędy zasuw i instalacje elektryczne. Nowych obudów doczekały się też kanały obiegowe.

Z kolei na przełomie lat 2010/2011 ruszyły prace przy kolejnych dwóch śluzach: Dobrzeń oraz Janowice II. Modernizacja pierwszej z nich objęła rozbudowę jej głowy górnej, wymianę instalacji elektrycznej, wrót, zasuw i napędów. Śluzę oddano do użytku latem 2011 r. Remont śluzy Janowice II miał większy zakres niż trzech poprzednich. Śluza doczekała się nie tylko remontu obu głów, ale także samej komory. Zmodernizowano zasuwę, dokonano wymiany napędów mechanicznych na elektryczne. Prace ukończono w połowie 2012 r. Wszystkie wspomniane wyżej inwestycje przyczyniły się do uzyskania przez Odrę III klasy żeglowności oraz poprawy bezpieczeństwa przeciwpowodziowego terenów ciągnących się wzdłuż Odry.

Poprawa bezpieczeństwa na przykładach transportu lotniczego i morskiego

Polskie lotniska inwestują nie tylko w okazałe, nowoczesne terminale, dłuższe pasy startowe, lepsze urządzenia nawigacyjne czy większe płyty postojowe, ale także w obsługę podróżnych i poprawę bezpieczeństwa. Znaczną część tych inwestycji zrealizowano przy wsparciu z funduszy UE w ramach Priorytetu VIII POIiŚ, dotyczącego bezpieczeństwa transportu i krajowych sieci transportowych. W działaniu 8.4, na które przeznaczono 50 mln euro z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego zrealizowano projekty, które można podzielić na trzy podstawowe grupy: rozbudowa systemów ochrony lotnisk, rozbudowa systemów bezpieczeństwa oraz modernizacja systemów zarządzania ruchem lotniczym. Prezentujemy kilka z nich.

Katowice

Cezary Orzech, rzecznik prasowy lotniska w Pyrzowicach mówi, że najważniejszą inwestycją podnoszącą standard bezpieczeństwa w Katowice Airport jest oddana do użytku w 2015 r. nowa droga startowa. – *Ma doskonałą nawierzchnię z niweletą spełniającą najnowsze zalecenia ICAO, z doskonałymi światłami podejścia* – zachwala. Inne inwestycje poprawiające bezpieczeństwo na podkatowickim lotnisku to przede wszystkim ILS II kategorii (obecnie w fazie prób), szybkie, nowe drogi zjazdu i kołowania oraz płyta do odladania samolotów.

Wrocław

W bezpieczeństwo inwestuje również lotnisko we Wrocławiu. W ramach jego poprawy tamtejszy port zrealizował w ostatnich latach zakup nowoczesnego urządzenia o nazwie Friction Tester, przeznaczonego do badania przyczepności nawierzchni i wbudowanego w samochód SAAB 9-5. Zakupiony w 2011 r. sprzęt służy do badania parametrów nawierzchni pasa startowego i dzięki dwóm komputerom wykonuje precyzyjne i szybkie pomiary, które przekazywane są na bieżąco pilotom lądujących we Wrocławiu maszyn. Kolejny zakup to nowoczesny system do pomiaru oblodzenia nawierzchni drogi startowej - Ice Alert, który również bada wszystkie parametry drogi startowej, a dzięki jego precyzyjnym wyliczeniom służby lotniska są w stanie przewidzieć, czy pas startowy lub droga dojazdowa pokryją się lodem czy nie. Zakupiono również nowe oczyszczarki do odśnieżania pola manewrowego dla samolotów i dwa nowoczesne wozy strażackie. – *Inne nasze inwestycje w poprawę bezpieczeństwa to budowa płyty do odladania samolotów, remont drogi startowej i modernizacja oświetlenia nawigacyjnego oraz zakup dwóch nowych rękawów* – informuje Monika Półtorzycka-Jon, rzeczniczka prasowa wrocławskiego lotniska.

Kraków

Nie próżnuje także Kraków. Korzystając ze środków europejskich na tamtejszym lotnisku w Balicach, oprócz zakupu sprzętu dla LSRG, wymieniono istniejącą siatkę ogrodzeniową na nowy płot panelowy zgodny z obecnie stosowanymi standardami. Lotnisko zostało wyposażone w techniczne środki ochrony, które znaczenie podniosły skuteczność detekcji intruzów (zarówno ludzi, jak i zwierząt). Zakupiono również przenośne urządzenie rentgenowskie przeznaczone do prześwietlania podejrzanego bagażu, walizek lub paczek w sytuacjach szczególnego zagrożenia. Kolejnym projektem była budowa drogi patrolowej wzdłuż ogrodzenia lotniska. Służy ona do poruszania się pojazdów w całodobowym cyklu patrolowania (pojazdy SOL) oraz awaryjnego przejazdu pojazdów Lotniskowej Służby Ratowniczo-Gaśniczej. Dr Jan Pamuła, prezes krakowskiego lotniska, prognozuje, że kierowany przez niego port będzie w 2030 r. obsługiwać aż 8 mln pasażerów. Dlatego już dziś inwestuje w jego rozwój i bezpieczeństwo, by docelowo mógł on obsłużyć planowaną liczbę podróżnych. W 2015 r. oddana została

pasażerom nowa część terminala, stacja kolejowa i kładka łącząca te obiekty oraz zakończyła się przebudowa płyty postojowej – A do końca roku zostaną zmodernizowane drogi kołowania i obecnie działający terminal – mówi dr Pamuła.

Gdańsk

Z kolei Tomasz Kloskowski, prezes lotniska im. Lecha Wałęsy w Gdańsku, chwali się inwestycją, która w znaczny sposób wpłynie na poprawę bezpieczeństwa podróżnych: – *Należy ona chyba do najtrudniejszych, jaką dotychczas realizowaliśmy w Porcie Lotniczym Gdańsk. Dotyczy podniesienia kategorii podejścia z dotychczasowej pierwszej, do drugiej. Efektem podniesienia kategorii, będzie możliwość lądowania w Gdańsku, przy dużo gorszych warunkach atmosferycznych. Inwestycja ta jest niezwykle skomplikowana logistycznie, gdyż dotyczy remontu drogi startowej, przy zachowaniu optymalnej zdolności operacyjnej lotniska.*

Lotnisko w Rębiechowie uzyskało również środki na budowę infrastruktury drogowej, niezbędnej do patrolowania całego terenu przez Służbę Ochrony Lotniska i Straż Graniczną.

Bezpieczne morze - monitoring wzdłuż wybrzeża

Innym ważnym projektem związanym z bezpieczeństwem w transporcie, tym razem nie w powietrzu, a na morzu, był projekt „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego (KSBM) Etap I”, realizowany w latach 2011-2013 przez Urząd Morski w Gdyni. Jego wartość wyniosła ponad 111 mln zł, w tym dofinansowanie ze środków Funduszu Spójności ponad 86 mln zł.

Zasadniczym celem budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego jest poprawa bezpieczeństwa żeglugi oraz podniesienie poziomu ochrony środowiska w obszarach morskich Rzeczypospolitej Polskiej. System jest także narzędziem do prowadzenia nadzoru nad przestrzeganiem prawa przez użytkowników morza.

W ramach przedsięwzięcia zostały całkowicie zmodernizowane i rozbudowane systemy monitorowania ruchu administracji morskiej w obszarach VTS Zatoka Gdańska oraz VTMS Szczecin Świnoujście. Poprzez wymianę urządzeń (sensory radarowe, łączność VHF, stacje AIS, kamery dalekiego zasięgu, oprogramowanie VTS) rozbudowę zaplecza informatycznego oraz łączności, zwiększono radykalnie zasięgi obszarów monitoringu stawiając w/w systemy w czołówce rozwiązań europejskich. Ustanowiono także system monitorowania ruchu morskiego w obszarze trasy TSS Ławica Słupska, obejmując monitoringiem radarowym oraz zasięgiem łączności VHF wrażliwy nawigacyjnie i sąsiadujący z poligonami morskimi, rejon tranzytu statków zmierzających do portów Zatoki Gdańskiej i Federacji Rosyjskiej. Wszystkie służby polskich portów wyposażono w urządzenia do prowadzenia nadzoru ruchu oraz wykonywania asysty nawigacyjnej w sytuacjach awaryjnych (radary portowe, kamery, środki łączności, stacje hydro-meteo, elektroniczny dostęp do baz danych i informacji związanej z bezpieczeństwem żeglugi).

Osobnym, bardzo istotnym elementem inwestycji, była budowa nowego systemu łączności operacyjnej dla służby SAR (Morska Służba Poszukiwania i Ratownictwa). Dotychczas użytkowany system uległ całkowitemu zużyciu w przeciągu wielu lat eksploatacji. Służby ratownictwa morskiego stanęły przed realnym widmem utraty możliwości zdalnego dowodzenia akcjami ratowniczymi z Centrów Koordynacyjnych w Gdyni i Świnoujściu. Nowy system łączności wyszedł naprzeciw potrzebom, zapewniając łączność dla jednostek biorących udział w akcjach ratowniczych na morzu.

Zakończono również budowę Krajowej Sieci Stacji Bazowych Systemu Automatycznej Identyfikacji Statków (AIS-PL) wraz z Morską Krajową Siecią Differential Global Positioning System (DGPS-PL). Pierwszy z tych systemów zapewnia identyfikację statków oraz informację o ich ruchu w Polskiej

Wyłącznej Strefie Ekonomicznej. Są to jedne z podstawowych informacji dostarczanych do współpracujących z administracją instytucji oraz w ramach europejskiej wymiany informacji o ruchu statków. System DGPS zapewnia poprawki pozycji GPS, co jest szczególnie istotne w przypadku występowania zakłóceń sygnału satelitarnego oraz dla potrzeb realizowania inwestycji na morzu wymagających dokładnego pozycjonowania.

Zmodernizowano także system wykrywania zanieczyszczeń olejowych zainstalowany na samolocie patrolowym Urzędu Morskiego w Gdyni. Całkowita wymiana urządzeń tego systemu pozwala na prowadzenie efektywnego monitoringu powierzchni morza oraz dokumentowanie zanieczyszczeń i wykrywanie ich sprawców.

Pomorska Magistrala Teleinformatyczna

Wartość II etapu projektu modernizacji i budowy Krajowego Systemu Bezpieczeństwa Morskiego, zrealizowanego przez Urząd Morski w Gdyni, wyniosła ponad 85 mln zł, w tym środki unijne w ramach Programu Infrastruktura i Środowisko, to ponad 69 mln zł.

W ramach tej inwestycji wybudowano Pomorską Magistralę Teleinformatyczną (PMT) - najważniejszą część projektu. Od Piasków na Mierzei Wiślanej aż po Szczecin, ułożono w ziemi światłowód o długości 456 km, z którego korzystają państwowe służby bezpieczeństwa, marynarka wojenna, morski oddział Straży Granicznej oraz SAR. Odporna na zakłócenia łączność światłowodowa pozwala na sprawne przesyłanie danych między podmiotami zajmującymi się administracją morską i bezpieczeństwem żeglugi. PMT zapewnia także właściwe funkcjonowanie urządzeń wchodzących w skład projektu „Krajowy System Bezpieczeństwa Morskiego Etap I” o zasięgu oddziaływania na cały obszar morski Rzeczypospolitej Polskiej tj. morskie wody wewnętrzne, morze terytorialne, wyłączną strefę ekonomiczną i porty morskie, w szczególności zaś podejścia do portów, redy i kotwiczowiska oraz strefę brzegową.

Pomorska Magistrala Teleinformatyczna (etap I i II)



„ Od Piasków na Mierzei Wiślanej aż po Szczecin, ułożono w ziemi światłowód o długości 456 km.

DOFINANSOWANIE Z UE



85%

BENEFICJENT

Urząd Morski
w Gdyni

WARTOŚĆ PROJEKTU

> 198 mln zł

DZIAŁANIE

POLiŚ 7.2

Centrum Unijnych Projektów Transportowych

Plac Europejski 2, 00-844 Warszawa

tel. (22) 262 05 00, fax (22) 262 05 01

www.cupt.gov.pl

www.pois.gov.pl

www.mir.gov.pl



Publikacja współfinansowana przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności
w ramach pomocy technicznej Programu Infrastruktura i Środowisko 2007-2013