

Inwestycje Euro 2012

Euroeuforia minęła, czas na pracę

Bernarda Ambroża-Urbanek



18 kwietnia 2007 r. Michel Platini, prezydent Europejskiej Unii Piłkarskiej (UEFA) oficjalnie przedstawił Polskę i Ukrainę jako organizatorów Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej 2012 (Euro 2012). Tydzień później premier Jarosław Kaczyński powołał Komitet Organizacyjny Euro 2012, złożony z przedstawicieli ministerstw, urzędów, miast uczestniczących w organizacji mistrzostw i mediów. Niecały miesiąc później, na specjalnej konferencji Ministerstwa Gospodarki zaprezentowano prognozowane korzyści z organizacji mistrzostw – 100 tys. dodatkowych miejsc pracy, średni wzrost PKB w latach 2008–2012 z 6% do 8%, wzrost inwestycji zagranicznych do ok. 3 mld euro rocznie i ok. 40 mld zł zysku branży hotelarsko-turystycznej w fazie rozpoczęcia mistrzostw.

We wrześniu 2007 r. uchwalono ustawę o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA 2012, ustalając listę przedsięwzięć i powołanie spółek do ich przygotowania i realizacji. 20 października 2007 r. minister sportu Elżbieta Jakubiak powołała spółkę PL 2012, pełniącą rolę generalnego koordynatora przygotowań piłkarskich mistrzostw w Polsce. 12 grudnia 2007 r. doszło we Wrocławiu do polsko-ukraińskiego spotkania pod nazwą *Forum Samorządowe Euro 2012*, skoncentrowanego na problemach budowy stadionów, infrastruktury komunikacyjnej oraz finansowania inwestycji. Trwające dziewięć miesięcy teoretyczne dywagacje o Euro 2012, z początkiem 2008 r. zostały podsumowane w raporcie UEFA, podkreślającym słaby postęp w budowie wymaganych obiektów oraz duże upolitycznienie spraw związanych z organizacją mistrzostw. Szef UEFA zapewnił wprawdzie, iż utrata prawa do organizacji mistrzostw nam nie grozi, jednak niepokój budzi zarówno ogrom przedsięwzięcia, jak i tempo prac.

Euro w drodze

24 maja 2007 r. w siedzibie Ministerstwa Rozwoju Regionalnego odbyło się pierwsze spotkanie grup do spraw infrastruktury transportowej, podczas którego pogrupowano zadania z zakresu infrastruktury na dwa obszary. Pierwszy to infrastruktura transportowa związana z dostępem do regionów i miast, obejmująca zapewnienie sieci połączeń drogowych i kolejowych między miastami organizującymi mistrzostwa (wraz z modernizacją dworców

kolejowych), obwodnice wewnętrzne oraz zewnętrzne miast, budowę bądź modernizację dojazdów drogowych i kolejowych do lotnisk, organizację transportu publicznego, sieci połączeń drogowych (autostrad, dróg ekspresowych i kolejowych) z państwami sąsiednimi, z których spodziewany jest największy napływ kibiców (Niemcy, Czechy, Słowacja, Ukraina), rozbudowę lotnisk oraz rozbudowę i modernizację przejść granicznych. Drugi obszar – infrastruktura transportowa związana z ruchem miejskim – ma obejmować dostępność kluczowych miejsc (stadionów, lotnisk, dworców kolejowych, atrakcji turystycznych), organizację transportu publicznego przystosowane do wzmożonego ruchu oraz zintegrowane systemy zarządzania ruchem.

Zgodnie z założeniami strategii drogowej do rozpoczęcia Euro 2012 Polska dysponować ma oddanymi w całości autostradami: A1 Gdańsk – Gorzyczki (582 km), A4 Jędrzychowie – Korczowa (670 km), A18 Olszyna – Krzyżowa (78 km), A8 autostradowa obwodnica Wrocławia (35,4 km), A2 Świecko – Warszawa – Kukuryki (610 km), A6 Kołbaskowo – Rząśnice (29 km). W ramach realizacji projektów drogowych mają zostać oddane w całości drogi ekspresowe: S1 Pyrzowice – Cieszyn (130 km), S69 Bielsko-Biała – Zwardoń (48 km), S3 Świnoujście – Gorzów Wielkopolski – Zielona Góra – Legnica – Lubawka (470 km), S5 Grudziądz – Poznań – Wrocław (400 km), S8 Wrocław – Łódź – Warszawa – Białystok – Budzisko (680 km), S7 Gdańsk – Warszawa – Kielce – Kraków – Rabka (720 km), S17 Warszawa – Lublin – Hrebennie (310 km), S12 Piotrków Trybunalski – Dorohusk (315 km), S19 Białystok – Rzeszów – Barwinek (570 km).

W ramach perspektywy finansowej 2007–2013 i wpisanej w nią strategii Euro 2012, w budowie są odcinki A1 Sońnica – Gorzyczki (47,9 km), A2 węzeł Stryków II – węzeł Stryków I wraz z łącznikiem do drogi nr 14 (4,6 km), A4 Zgorzelec – Krzyżowa (51,4 km) oraz A4 Wielicka – Szarów (19,9 km). Jako inwestycję priorytetową zakwalifikowano budowę autostrady A4 Tarnów – Rzeszów węzeł Krzyż – węzeł Rzeszów Wschód (78,3 km), która na odcinkach Tarnów (węzeł Krzyż) – węzeł Dębica Pustynia – węzeł Rzeszów Zachód oraz węzeł Rzeszów Centralny – węzeł Rzeszów Wschód oczekuje na wydanie decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Na odcinku pomiędzy węzłami Rzeszów Zachód – Rzeszów

**System iniecyjnych
mikropali, kotew
i gwoździ gruntowych**

TITAN POLSKA

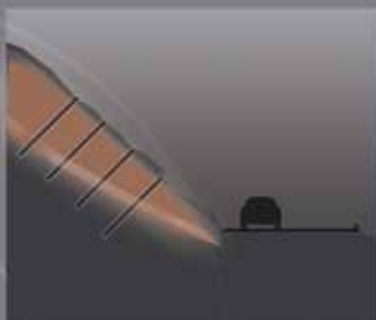
PARTNER
FRIEDR. ISCHEBECK GMBH

Skarpom nie jest wszystko jedno

Teraz zostały ujarzmione!

TITAN POLSKA

TITAN POLSKA sp. z o.o.
30-349 Kraków, ul. Miłkowskiego 3/702
Tel. +48 012 636 61 62
Fax +48 012 636 61 62
Mobile: +48 602 395 859
e-mail: biuro@titan.com.pl
web: www.titan.com.pl





Budowa estakady w Myślenicach

Centralny trwa procedura przetargowa na wyłonienie wykonawcy projektu budowlanego i projektu wykonawczego. Priorytetem objęta została budowa A4 Rzeszów – Korczowa (86,1 km), która na odcinku Rzeszów (węzeł Wschód) – Jarosław (węzeł Wierzbna) jest na etapie procedury przetargowej na wykonanie projektu budowlanego, projektu wykonawczego, materiałów przetargowych, zaś na odcinku Rzeszów Wschód – Przeworsk opracowywane są materiały do decyzji o uwarunkowaniach środowiskowych. Na odcinku Przeworsk – Korczowa w trakcie opracowywania są materiały do decyzji o ustaleniu lokalizacji.

W 2007 r. rozpoczęła się budowa drogi ekspresowej S3 Szczecin – Gorzów oraz przebudowa drogi krajowej nr 7 do parametrów drogi ekspresowej na odcinku Grójec – Białobrzegi. W styczniu br. podpisana została umowa dla projektu budowy drogi ekspresowej S8 Trasa Armii Krajowej od węzła Konotopa do węzła Prymasa Tysiąclecia. W tym roku GDDKiA planuje rozpoczęcie kolejnych postępowań dla 20 planowanych inwestycji drogowych obejmujących wybrane odcinki autostrady A1 oraz dróg ekspresowych S3, S7, S8, S19. Szczególnym priorytetem związanym z przygotowaniem do Euro 2012 objęto wiele dróg ekspresowych; inwestycje te znajdują się w większości na etapie przygotowywania materiałów do decyzji, przetargów bądź tworzenia lub weryfikacji studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego. Za najpilniejsze do realizacji sklasyfikowano odcinki:

- S3 Legnica – Lubawka (56,0 km);
- S5 Nowe Marzy – Bydgoszcz (69,4 km), Bydgoszcz – Żnin (35,9 km), Żnin – Gniezno (41,5 km);
- S7 Gdańsk – Elbląg (59,8 km), Elbląg – Olsztynek (106,8 km – 92,8 km w ciągu S7 i 14 km w ciągu drogi krajowej nr 16), Olsztynek – Płońsk (124,3 km), Płońsk – Warszawa (90,0 km), Warszawa – obwodnica Grójca (21,0 km), Radom (Jedlińsk) – Jędrzejów (124,6 km), Jędrzejów – granica województwa świętokrzyskiego (20,0 km), granica województwa świętokrzyskiego – Kraków (węzeł Igołomska, 82,5 km), Lubień – Rabka (17,2 km);
- S8 Piotrków Trybunalski – Warszawa (119,8 km), przebudowa odcinka Powązkowska – Marki (ul. Piłsudskiego);
- S17 Warszawa (węzeł Zakręt) – Garwolin (36,9 km), Garwolin – Kurów (58,5 km), Kurów – Lublin – Piaski (68,5 km);
- S19 Stobierna – Lutoryż (21,5 km), Lutoryż – Barwinek (91,5 km).

W ramach inwestycji związanych z budową obwodnic miast planowane są budowy obwodnic Nowej Soli na drodze nr 3, Augustowa (łącznie z przebudową ul. Kardynała Wyszyńskiego) na drodze nr 8, Puław (I etap wraz z budową nowego mostu przez Wisłę) na drodze nr 12, Wasilkowa na drodze nr 19, Międzyrzecz Podlaskiego na drodze nr 19, Chojnic na drodze nr 22, Konina na drodze nr 25, Nowych Skalmierzyc na drodze nr 25, Biecha na drodze nr 28, Gostynina na drodze nr 60 oraz rozbudowa obwodnicy Płońska na drodze nr 7.

Dodatkowy etap stanowią będą wzmocnienia oraz przebudowy istniejących dróg wpisane w strategię przygotowań do Euro 2012. Na realizację przebudowy oczekują odcinki: Kraków – Chyżne (Zabornia – Chyżne na drodze nr 7), Żukowo – Gdynia na drodze nr 20, Zegrze – Serock na drodze nr 61, Warszawa – Piaseczno (ul. Energetyczna) na drodze nr 79, Drogomyśl – węzeł Harbutowice na

drodze nr 81 oraz przebudowa mostu w Nagnajowie na drodze nr 9. Do rozbudowy zakwalifikowano odcinki: granica województwa kujawsko-pomorskiego – Krośnice i Łęczycza – Sierpów na drodze nr 1, Kutno – Łowicz na drodze nr 2, Barcikowo – Sprecewo wraz z budową obwodnicy Sprecewa na drodze nr 51, Gietrzwałd – Nagłady i Wójtowo – Barczewo (II etap na drodze nr 16) oraz węzeł Murkowska z budową dróg dojazdowych na autostradzie A4. Wzmocnienia zaplanowano na odcinku A4 Balice – Opatkowiec, Kraków – Myślenice (jezdnia lewa na drodze nr 7) oraz Grójec – Mińsk Mazowiecki na drodze nr 50. W planach jest także budowa węzła Kielce Północ na drodze nr 7, wiaduktu w Legionowie na drodze nr 61, przejścia przez Pisz na drodze nr 63 oraz przejścia przez Starogard Gdański na drodze nr 22.

Do zadań rezerwowych wpisanych w program 2007–2013 oraz strategię przygotowań do Euro 2012 zakwalifikowano budowę drogi ekspresowej S2 węzeł Puławska – węzeł Lubelska (20,0 km), S12 Piaski – Dorohusk (67,8 km), S17 Piaski – Hrebenne (125,1 km).

Wszystko po kolei?

W ramach przygotowań do Euro 2012 PKP planuje rozbudowę sieci szybkich połączeń kolejowych, remont 1566 km torów (z czego aż 650 km to połączenia między miastami, w których rozgrywane będą mecze), zakup nowego taboru oraz modernizację dworców kolejowych. Pomiędzy sześcioma największymi ośrodkami miejskimi – Warszawą, Łodzią, Wrocławiem, Poznaniem, Gdańskiem oraz aglomeracją Górnego Śląska pociągi jeździć mają z prędkością 200 km/h. PKP Intercity finalizuje właśnie przetarg na zakup 30 maszyn rozwijających takie prędkości, natomiast śląska kolej na przełomie kwietnia i maja ruszy z przetargiem na wykonanie dokumentacji projektowej na budowę torów dla szybkich pociągów.

Obecnie modernizowanych jest kilka odcinków kolei strategicznych z punktu widzenia organizacji mistrzostw. Modernizowana jest linia kolejowa E20, a w jej ramach odcinek Warszawa – Terespol (211,0 km), znajdujący się w II korytarzu transportowym, objętym programem TINA. Modernizacja obejmuje poprawę parametrów technicznych, m.in. zwiększenie prędkości pociągów pasażerskich do 160 km/h, towarowych do 120 km/h oraz przystosowanie linii do ładunku brutto pociągów powyżej 3000 T. Drugim odcinkiem w ramach linii E20 jest trasa Mińsk Mazowiecki – Siedlce (52,0 km), gdzie wykonano przejścia pod torami na stacji w Mińsku oraz trasa Siedlce – Terespol, gdzie położono 70,2 km torów, wybudowano 23 rozjazdy i 40 obiektów inżynierskich. Na modernizowanej linii kolejowej E65 Warszawa – Gdynia wykonanych 18 km torów, sześć obiektów inżynierskich oraz 18,6 km sieci trakcyjnej. Z kolei modernizacja linii kolejowej E30 i CE30 prowadzona jest na czterech odcinkach:

- granica państwa – Bielawa Dolna – Zgorzelec – Węgliniec – Wrocław – Opole (276,0 km) z priorytetowym założeniem zintegrowania transportu kolejowego ze standardami technicznymi UE;
- Węgliniec – Zgorzelec – granica państwa oraz Węgliniec – Bielawa Dolna – granica państwa, gdzie wykonano 11,6 km torów, siedem rozjazdów oraz 14 obiektów inżynierskich;
- Legnica – Węgliniec, gdzie do 2007 r. wykonano 5,4 km torów, 11 rozjazdów oraz 32 obiekty inżynierskie;



Nowoczesny pociąg „PKP Przewozy Regionalne” dla pasażerów linii Warszawa – Łódź



Śląskie Towarzystwo Wiertnicze Spółka z o.o.
41-922 Radzionków, ul. Strzelców Bytomskich 100
tel./fax.: (032) 289-67-39; (032) 289-82-15
www.dalbis.com.pl, e-mail: info@dalbis.com.pl

Usługi wiertnicze

- Wiercenia pionowe oraz poziome – z powierzchni oraz wyrobisk górniczych,
- Budowa studni,
- Wiercenia hydrogeologiczne – poszukiwawcze i rozpoznawcze wraz z obsługą geologiczną,
- Wiercenia otworów inżynierskich dla odwadniania, wentylacji, podsadzania pustek, itp.,
- Wiercenia otworów wielkośrednicowych (do średnicy 2,0 m).

Usługi geotechniczne

- Palowanie (do średnicy 0,5 m),
- Iniekcje cementowe i środkami chemicznymi,
- Kotwienie,
- Zabezpieczanie skarp, zboczy oraz nasypów,
- Wypełnianie pustek poeksploatacyjnych,
- Odwodnienia.

Oferujemy kompleksowe wykonawstwo robót w/g projektów zleconych lub własnych z zastosowaniem nowoczesnych technologii robót wiertniczych i z wykorzystaniem własnego sprzętu.



□ Opole – Wrocław – Legnica, gdzie ukończono 95,5 km torów, 32 rozjazdy, siedem obiektów inżynierskich, 11,6 km sieci trakcyjnej, sześć stacji, siedem przystanków osobowych. Obecnie realizowana jest budowa i modernizacja obiektów i urządzeń układu zasilania na odcinku Opole – Wrocław – Legnica, modernizacja stacji Oława oraz Wrocław Żerniki, prace z urządzeniami sterowania i kierowania ruchem na odcinku Wrocław – Legnica;

□ Opole – Zabrze – Katowice – Kraków – Przemyśl – Medyka (444,8 km). W ramach modernizacji realizowane będą odcinki z listy podstawowej (Opole – Gliwice – Zabrze; Zabrze – Katowice – Kraków; Rzeszów – granica państwa) i być może odcinki z listy rezerwowej (Kraków – Tarnów; Tarnów – Rzeszów).

Modernizacja linii kolejowej nr 8 obejmuje dwa odcinki, pierwszy to Warszawa Zachodnia – Okęcie, na którym planowana jest modernizacja istniejącej linii a także remont układu torowego stacji Warszawa Wschodnia, oraz budowa łącznicy Warszawa Służewiec – Okęcie (budowa połączenia kolejowego w tunelu). Drugi odcinek tej linii: Warszawa Okęcie – Radom – Kielce jest na etapie decyzyjnym po złożeniu odpowiednich wniosków na prowadzenie projektu. W dwóch etapach planowana jest modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź. Pierwszy, obejmujący odcinek Skierniewice – Łódź Widzew (długość modernizowanego odcinka 62,8 km), zyska trzy nowe stacje i kilka przystanków osobowych, podstacje trakcyjne, przejazdy, mosty, wiadukty, kładki dla pieszych oraz przejście podziemne w miejscowości Rogów. Drugi etap wyznaczono na odcinku Warszawa Zachodnia – Skierniewice i Łódź Widzew – Łódź Fabryczna (długość modernizowanego odcinka 65,0 km), a w ramach prac na tej trasie budowę tunelu z infrastrukturą podziemnej stacji Łódź Fabryczna.



Przedsięwzięcie wysokich lotów

Do wzmoczonego ruchu pasażerskiego muszą zostać odpowiednio przygotowane także polskie lotniska. Największe – warszawskie Okęcie, obsługujące połączenia z całym światem i 11 miastami w Polsce, ma zostać wzbogacone o dodatkowy port lotniczy w Modlinie, oddalony o 45 km od centrum miasta. W ramach przygotowań do Euro 2012 planowana jest modernizacja lotniska w Gdańsku, które w czasie mistrzostw ma przyjąć ok. 8 mln pasażerów, zaś poznański terminal będzie przystosowywany do odprawy 3 mln pasażerów. Katowickie lotnisko przygotowuje się do wybudowania nowego terminalu, który umożliwi przyjęcie 5 mln pasażerów rocznie, zwiększając przepustowość do 9 mln. Kończąc budowę lotniska w Starachowicach zapewnić ma obsługę 1,2 mln pasażerów. Kolejną inwestycją w obrębie lotniska we Wrocławiu będzie budowa nowego terminalu, obsługującego rocznie ok. 7 mln pasażerów, parking na 3 tys. pojazdów oraz nowy system dróg dojazdowych. Samo lotnisko poprawi ma infrastrukturę o płytę postojową dla 7 samolotów wielkości Boeing 737 oraz nowoczesny system nawigacji. W planach do Euro 2012 są także nowe inwestycje lotnicze w Białymstoku, Lublinie, Opolu i Koszalinie, które w przyszłości, wraz z istniejącymi obecnie, przejąć mają 2/3 ruchu pasażerskiego w Polsce.

Sportowy duch

Do 2012 r. w Polsce i na Ukrainie musi powstać 12 stadionów piłkarskich. W związku z tym wymogiem w Warszawie, Gdańsku i Wrocławiu powstaną nowe areny sportowe, a istniejące w Poznaniu, Chorzowie i Krakowie dostosowane zostaną do wymogów

UEFA. Na Ukrainie pod koniec 2008 r. planowane jest oddanie dwóch stadionów – Dnipro w Dniepropietrowsku oraz Szachtar w Doniecku; kolejne staną mają we Lwowie i Kijowie, a modernizacji zostaną poddane stadiony w Odessie i Charkowie.

Największą w Polsce inwestycją będzie budowa Stadionu Narodowego w Warszawie, który stać się ma częścią wielkiego kompleksu o nazwie Narodowe Centrum Sportu. Docelowo będzie on mieścił 55 tys. widzów, a na jego arenie zostanie rozegrany mecz otwarcia Euro 2012. Projektantami stadionu i infrastruktury towarzyszącej jest niemieckie konsorcjum JSK Architekci, mające doświadczenie w budowie takich obiektów. Za przeprowadzenie analiz badań geotermicznych oraz środowiskowych w miejscu lokalizacji stadionu (czyli w niecce Stadionu X-lecia) odpowiedzialna jest firma Geoprojekt.

Na gdańskim Stadionie Baltic Arena prace ruszą w IV kwartale br., tak aby był w stanie przyjąć 44 tys. widzów. Miejski Stadion w Poznaniu prowadzi obecnie renowację dwóch stron areny (pozostałe dwie zostały wyremontowane w latach 2004–2007), w planach jest także zadaszenie obiektu rozsuwanym dachem. Arena ma pomieścić 46 tys. widzów. Stadion we Wrocławiu, choć wciąż nie wiadomo gdzie powstanie, to pewne jest, że powinien pomieścić 45 tys. widzów. Mimo iż przy budowie nowych stadionów prace jeszcze nie ruszyły, to modernizację istniejących można uznać za zaawansowaną. Największym istniejącym obecnie stadionem w Polsce jest bez wątpienia Stadion Śląski, mający status stadionu rezerwowego. W związku z organizacją mistrzostw zostanie on zmodernizowany, by przyjąć 60 tys. widzów. Za projekt modernizacji będzie odpowiedzialne niemieckie biuro projektowe GMP. Stadion Wisły Kraków (także rezerwowo) jest obecnie (od 2004)



Wizualizacja stadionu narodowego w Warszawie

w trakcie przebudowy – powiększania i dobudowy trybun, dzięki czemu do 35 tys. widzów zwiększona zostanie jego pojemność, a nad stadionem pojawi się całkowite zadaszenie.

O przygotowaniach do przygotowań Euro 2012 można pisać wiele, ale pewne jest tylko to, że euforia sprzed roku minęła. Mamy za sobą rok pełen teoretycznych rozważań, bez konkretnych rezultatów. Przed nami ogrom pracy i wielki finał. Prezydent UEFA Michel Platini, choć cały czas kibicuje organizatorom mistrzostw, niejednokrotnie wyrażał obawy o to, czy damy sobie radę z wyzwaniem, przed którym stanęliśmy. Mówiąc o Polsce i Ukrainie Platini powiedział: „Próbowaliśmy je obudzić. Zobaczmy za kilka miesięcy...”. Prezes Ukraińskiego Związku Piłki Nożnej Hryhoryj Surkis wzywa do działania podkreślając, iż „czas przerwy w pracy się skończył. Nie wolno tracić ani miesiąca, ani dnia, ani godziny”. A premier Donald Tusk zapewnia: „Jestem do dyspozycji przez 24 godziny na dobę”. Jaki będzie wielki finał przygotowań, trudno powiedzieć. Zakwalifikowaliśmy się do Euro, ale czy wykorzystamy szansę na sukces? O poczuciu obowiązku i gotowości do działania zapewniają kolejni odpowiedzialni za organizację mistrzostw działacze. Pozostaje więc jedno – wzięcie się do roboty!

*Opracowano na podstawie materiałów z GDDKiA, Ministerstwa Infrastruktury i informacji przesyłanych przez Janusza Piechocińskiego.
Zdjęcia: NBI, PKP, PLL LOT i Ministerstwo Sportu*