

PHOENIX TOWER O WYSOKOŚCI 1 KM

Brytyjscy architekci zaprojektowali dwie wieże o nazwie Phoenix Towers, które w przyszłości mają powstać w chińskim mieście Wuhan. Projekt zakłada, że wyższa z wież będzie miała wysokość 1 km. Całość stanie na 47 ha, a we wnętrzu znajdzie się 750 tys. m² powierzchni użytkowej. Najwyższą konstrukcją jest obecnie Burdż Chalifa, wieżowiec w Dubaju w Zjednoczonych Emiratach Arabskich. Mając 829 m wysokości całkowitej, zdetronizował Taipei 101.

Wizualizacja Foster & Partners

90 MLD £ ZA LOTNISKO U UJŚCIA TAMIZY

Gigantyczna sztuczna wyspa, a na niej cztery pasy startowe – taki projekt nowego lotniska zaproponowało biuro architektoniczne Foster & Partners. Obiekt miał powstać u ujścia Tamizy i odciążyć istniejące już wokół Londynu porty. Jednak według inwestora, inwestycja, która może pochłonąć ok. 90 mld £, jest zbyt droga i skomplikowana. Realizacja projektu mogłaby potrwać nawet 30 lat. Powstałe na bagnach lotnisko byłoby połączone z Londynem szybką koleją. Tunel, w którym poruszałby się pociąg, pełniłby podwójną funkcję: bariery przeciwpowodziowej i elektrowni wodnej.



Wizualizacja Foster & Partners

KOSMICZNA OBRĘCZ APPLA

Nowa siedziba Apple Inc. powstaje w Dolinie Krzemowej w Cupertino w Kalifornii. Budynek ma mieć cztery piętra, średnicę 365 m i stanąć na działce o powierzchni 708 tys. m². Ma pomieścić wszystkich pracowników Apple – na powierzchni ok. 260 tys. m² biur i ok. 28 tys. m² zaplecza badawczego będzie pracować 13 tys. osób. Szacuje się, że budowa obiektu pochłonie 5 mld USD. Jej zakończenie planowane jest na 2016 r. Ekologiczny kompleks będzie najnowocześniejszy na świecie.



Wizualizacja Apple Inc.

CHINY INWESTUJĄ W KOLEJ

Do 2030 r. sieć kolejowa ma być dwukrotnie dłuższa – wybudowanie kolejnych blisko 100 tys. km sieci kolejowej to jeden z ekonomicznych celów strategicznych Chin. Podwojeniu ma ulec także długość chińskiej sieci kolei dużych prędkości, która już w tej chwili bije na głowę inne kraje. Do roku 2020 sieć powinna osiągnąć długość 150 tys. km, a 10 lat później – 200 tys. km. Do roku 2013 w Chinach zbudowano 103 144 km torów, w tym 11 028 km linii kolei dużych prędkości, tworząc najdłuższą sieć KDP na świecie. Chiny chcą umocnić swoją pozycję lidera w tej dziedzinie i dobudować kolejne tysiące kilometrów szybkiej kolei, tak aby miała ona łącznie 20 tys. km.



fot. chungking, Fotolia.com



fot. Mila, Fotolia.com

SZYBKA KOLEJ ANKARA – STAMBUŁ

Tureckie Linie Państwowe (TCDO) uruchomiły szybkie połączenie kolejowe między stolicą administracyjną kraju Ankarą a metropolią gospodarczą Sztambułem. Superszybki pociąg pokonał odległość 533 km między tymi miastami w ciągu 3,5 godziny. Pociąg zatrzymuje się po drodze na dziewięciu stacjach i rozwija szybkość do 250 km/h. TCDO przewidują, że inwestycja w szybką kolej na najważniejszej tureckiej magistrali, której realizację rozpoczęto w 2003 r., sprawi, iż koleje państwowe przejmą 80% ruchu pasażerskiego na tej prestiżowej trasie. Projekt zrealizowano kosztem 4,25 mld USD.

POLACY WYBUDUJĄ STADIONY W ARABII SAUDYJSKIEJ

W ciągu dwóch lat w Arabii Saudyjskiej powstanie 11 obiektów sportowych. „Pierwsza inwestycja ma ruszyć już na początku przyszłego roku. O budowie stadionów zdecydował król Arabii Saudyjskiej. Firmy z Polski zostały zaproszone na spotkanie z saudyjskimi partnerami. Być może zostaną zaangażowane jako podwykonawcy. Obecnie organizowana jest misja polskich przedsiębiorstw związanych z budową stadionów, która w połowie września pojedzie do Arabii Saudyjskiej. Na razie to sześć firm, wśród nich znalazła się m.in. JSK Architekci, która zaprojektowała Stadion Narodowy czy stadiony we Wrocławiu” – powiedział Marek Gawlik, prezes Polsko-Saudyjskiej Rady Biznesu.



Wizualizacja Arup



fot. Gazprom

NAJWIĘKSZY PROJEKT BUDOWLANY NA ŚWIECIE

Na Syberii oficjalnie ruszyła budowa gazociągu z Rosji do Chin. „Rozpoczynamy największy projekt budowlany na świecie” – oświadczył rosyjski prezydent Władimir Putin w miejscowości Us Chatyn w Jakucji. Chiński wicepremier Zhang Gaoli, również obecny na uroczystości, zapowiedział, że Chiny rozpoczną budowę swojego odcinka tego gazociągu w pierwszej połowie 2015 r. Gaz do Chin popłynie gazociągiem Siła Syberii, który połączy pola gazowe we wschodniej Syberii z Oceanem Spokojnym. Długość magistrali wyniesie 3,5 tys. km. W rejonie Błagowieszceńska zostanie wybudowane odgałęzienie prowadzące do Chin.

20 LAT TUNELU POD KANAŁEM LA MANCHE

Początkowe plany tunelu opracowywano w dobie wojen napoleońskich, ale poważne studia zaczęto prowadzić w 1957 r. Budowę tunelu zatwierdził w 1986 r. traktat z Canterbury, podpisany przez premier Margaret Thatcher i prezydenta François Mitterranda. Budowa trwała przez sześć lat, pracowało przy niej 15 tys. osób i kosztowała ponad 4,5 mld £. Obiekt składa się z zespołu trzech tuneli o długości 50,5 km. Przejeżdża nim połowa samochodów i ciężarówek pokonujących kanał La Manche oraz 54 połączenia na dobę superszybkim pociągiem Eurostar między Londynem a Paryżem i Brukselą. W ciągu 20 lat w tunelu doszło do czterech pożarów, z których najpoważniejszy spowodował częściowe zamknięcie ruchu na pół roku, a drugi na pięć miesięcy. W żadnym wypadku nie zginął jednak nikt z podróżnych.



fot. Groupe Eurotunnel

TUNEL KOLEJOWY POD CIEŚNINĄ BERINGA



fot. ALCE, Fotolia.com



Powrócił pomysł budowy połączenia kolejowego pod cieśniną Beringa. Historia tego projektu sięga początku XX w. „Po raz pierwszy spotkałem się z tą ideą ponad 10 lat temu, gdy wygłaszałem wykład na moskiewskiej uczelni kolejowej. Wtedy to brzmiało jak ładna, futurystyczna koncepcja. Trzy lata później skontaktowali się ze mną dwaj amerykańscy biznesmeni, dawni politycy, którzy przedstawili mi wstępne biznesowe założenia budowy tunelu. Ostatnio tematem zainteresowały się Chiny. Było dużo dyskusji, przedstawiciele władz wyrazili duże zainteresowanie połączeniem. Projekt wisi w powietrzu, więc prędej czy później zostanie zrealizowany. Nie mogę odpowiedzieć na pytanie, kiedy, ale jestem przekonany, że będzie” – powiedział Władimir Jakunin, szef Kolei Rosyjskich RZD. Szacuje się, że ponad 100-kilometrowe połączenie byłoby w stanie przejąć 3% światowego transportu towarów. „To będzie jeden z wielkich przyszłych projektów w zakresie międzynarodowej współpracy. Zmieni on sytuację geoeconomiczną oraz korytarze transportu towarów” – podkreślił Jakunin.



XX EUROPEJSKA WYPRAWA MOSTOWA

fol. J. Zych

GRUZJA – ARMENIA 2014

Od 5 do 20 lipca 2014 r. Katedra Budowy Mostów i Tuneli Politechniki Krakowskiej z inspiracji i pod kierownictwem prof. Kazimierza Flagi przy współpracy Biura Turystycznego Anitour z Czechowic-Dziedzic zorganizowała XX Jubileuszową Wyprawę Mostową Gruzja – Armenia 2014. Program wyprawy był bardzo bogaty, obejmował siedem dni w Gruzji i tyleż samo w Armenii. Jak zwykle składał się z części merytorycznej (mostowej) i części turystycznej. Łącznie zwiedzono 42 obiekty mostowe, z czego ok. 40% stanowiły obiekty nowoczesne, 10% obiekty historyczne, a 50% obiekty typowe. W następnym numerze NBI opublikujemy szczegółową relację z tej wyprawy.



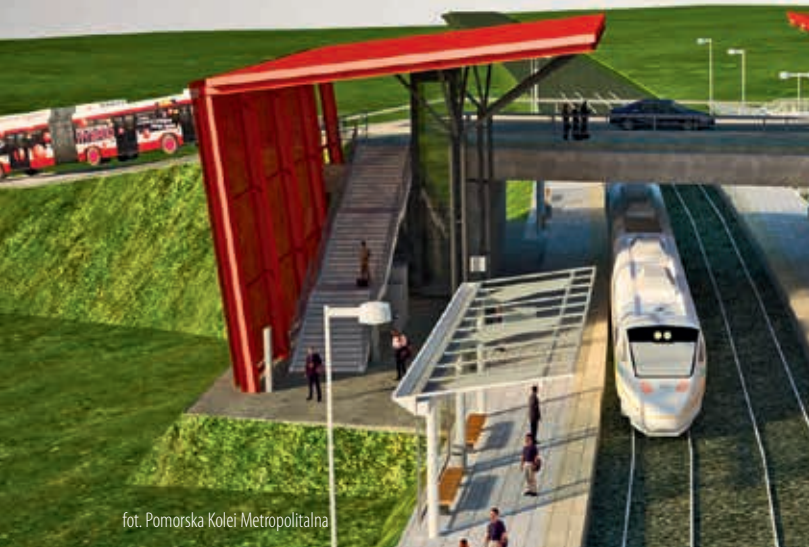
MOST YAVUZ SULTAN SELIM

Przez cieśninę Bosfor w Stambule budowany jest trzeci most drogowo-kolejowy, Yavuz Sultan Selim, wysunięty na północ w stosunku do dwóch poprzednich. Most będzie stanowił część 260-kilometrowej autostrady Northern Marmara. Obiekt będzie miał 59 m szerokości, osiem pasów autostrady i dwa tory kolejowe oraz 1875 m długości. Najdłuższe przęsło ma mieć długość 1408 m, pylony będą wysokie na 322 m – najwyższe na świecie. Zakończenie budowy zaplanowano na 2015 r.



fol. Sergejalyoshin, Fotolia.com

SKANSKA ZBUDUJE INFRASTRUKTURĘ PKM



fot. Pomorska Kolej Metropolitalna

Skanska zbuduje dojazdy do przystanków i węzły integracyjne Pomorskiej Kolei Metropolitalnej w Gdańsku. Firma w przetargu zaoferowała najniższy koszt budowy. Przetarg dotyczył budowy dojazdów do przystanków PKM Jasień i Kiełpiniek oraz budowy węzłów integracyjnych PKM Jasień, Kiełpiniek i Brętowo. Zbudowana ma też być infrastruktura towarzysząca, m.in. budynki socjalne, toalety publiczne, wiaty przystankowe, zatoki autobusowe i parkingi dla samochodów i rowerów. Inwestycja ma być ukończona do końca września 2015 r. Projekt realizowany będzie w ramach Gdańskiego Projektu Komunikacji Miejskiej – etap III C. Pomorska Kolej Metropolitalna to największa inwestycja infrastrukturalna w historii samorządu województwa pomorskiego. Ok. 20-kilometrowa linia ma być oddana do użytku w drugiej połowie 2015 r. Pociągi połączą Gdańsk-Wrzeszcz z Portem Lotniczym Gdańsk im. Lecha Wałęsy i dalej z istniejącą linią kolejową Gdynia – Kościerzyna, umożliwiając po raz pierwszy od 70 lat bezpośredni dojazd koleją z Gdańska na Kaszuby.



250 MLN € NA MODERNIZACJĘ KOLEI

Komisja Europejska przyznała Polsce 250,7 mln € na dwa projekty dotyczące modernizacji linii kolejowych. Inwestycje mają na celu unowocześnienie taboru na trasach europejskich. Komisja podkreśla, że dzięki obu projektom dojeżdżający do pracy oraz turyści będą podróżować w znacznie lepszych i bezpieczniejszych warunkach. Ponadto skróci się czas podróży i poprawi obsługę. Chodzi o unowocześnienie połączeń priorytetowych w ramach transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).



fot. Nightman1965, Fotolia.com

SEJM ZMIENIŁ PRAWO ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH

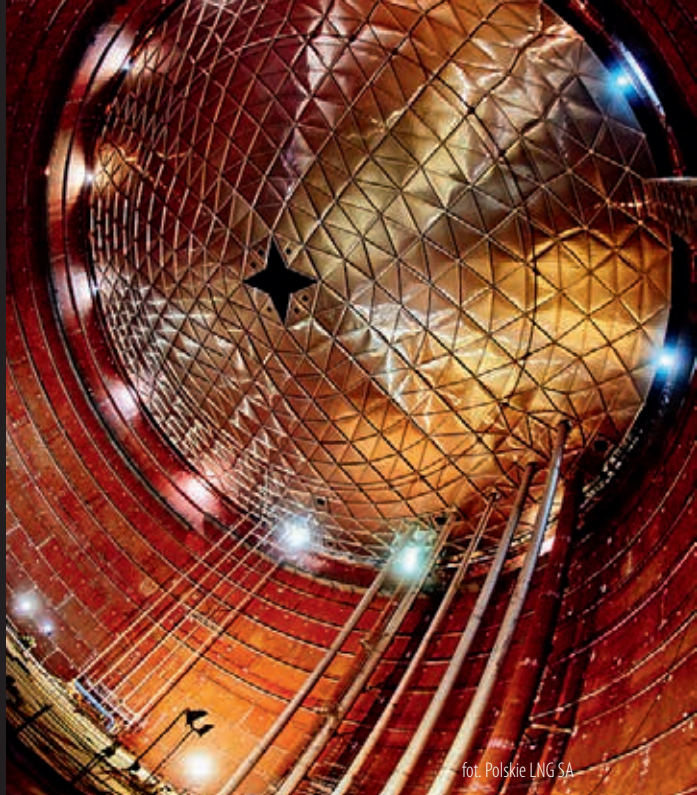
Cena przestanie być wyłącznym kryterium rozstrzygania przetargów, a wykonawcy mają zatrudniać pracowników na etat – przewiduje nowelizacja Prawa zamówień publicznych, przyjęta przez Sejm. Od teraz z ustawy o zamówieniach publicznych zniknie wymóg stosowania najniższej ceny. Firmy, które wygrywały przetargi dzięki takiemu zapisowi, nie będą mogły już tego czynić. Przepisy o zamówieniach publicznych są podstawą wydatkowania ok. 150 mld zł rocznie. Zgodnie z przyjętymi przez posłów regulacjami, zamawiający, który ogłosi przetarg i ustali cenę jako wyłączne kryterium, będzie zobligowany do uzasadnienia takiej decyzji. Chodzi o to, by rozpisujący przetargi odważniej określali ich kryteria. Nowelizacja przewiduje również waloryzowanie wartości kontraktów w sytuacjach, na które strony umowy nie mają wpływu, m.in. przy wzroście płacy minimalnej, podatku VAT oraz składek na ubezpieczenie społeczne.



fot. © P. Kosmider, Fotolia.com

TERMINAL LNG W ŚWINOUJŚCIU

Zgodnie z raportem przedstawionym przez generalnego realizatora inwestycji, konsorcjum na czele z włoską firmą Saipem, stan zaawansowania budowy terminala LNG w Świnoujściu przekroczył w lipcu br. 91,8%. Utrzymany jest trend narastający – zaawansowanie inwestycji w czerwcu wyniosło 90,5%. Aktualnie na placu budowy pracuje ponad 1500 osób dziennie. Terminal w Świnoujściu, przeznaczony do odbioru i regazyfikacji skroplonego gazu ziemnego, to jedna z największych polskich inwestycji energetycznych ostatnich lat, uznana przez rząd polski za strategiczną dla bezpieczeństwa energetycznego kraju. Inwestycja umożliwi odbiór gazu ziemnego drogą morską praktycznie z dowolnego kierunku na świecie. Uzyskując dostęp do globalnego rynku LNG, dywersyfikacja dostaw gazu dla gospodarki narodowej stanie się faktem (przemysł, energetyka). Początkowa zdolność regazyfikacyjna wyniesie 5 mld m³ i odpowiadać będzie ok. 1/3 polskiego zapotrzebowania na gaz ziemny. Istnieje możliwość rozbudowy mocy terminalu o połowę – do 7,5 mld m³ rocznie.



— fot. Polskie LNG SA



fot. lightmoon, Fotolia.com

USTAWA O GAZIE ŁUPKOWYM

Prezydent Bronisław Komorowski podpisał ustawę o podatku węglowodorowym. Firmy, które będą wydobywały w Polsce gaz z łupków, od 2020 r. zaczną płać specjalne podatki. Przyjęta przez Sejm pod koniec lipca ustawa o specjalnym podatku węglowodorowym (SPW) wprowadza system opodatkowania wydobywanych kopalin, m.in. ropy i gazu. Całkowitym obciążeniem inwestora ma być pobierana przez państwo renta surowcowa w docelowej wysokości ok. 40%. Rentę ma tworzyć specjalny podatek węglowodorowy, którego stawka waha się od 0 do 25%, zależnie od relacji przychodów do wydatków, oraz podatek od wydobycia niektórych kopalin (w przypadku gazu konwencjonalnego stawka wyniesie 3%, a gazu niekonwencjonalnego 1,5%, natomiast w przypadku ropy konwencjonalnej będzie to 6%, a niekonwencjonalnej 3%).

KRYTERIA ŚRODOWISKOWE DLA INFRASTRUKTURY WODNO-ŚCIEKOWEJ



Na stronie internetowej Urzędu Zamówień Publicznych (www.uzp.gov.pl) zamieszczono polską wersję zestawu kryteriów środowiskowych dla infrastruktury wodociągowo-kanalizacyjnej. Kryteria na zlecenie Komisji Europejskiej opracowała firma doradcza COWI, specjalizująca się w konsultingu inżynierskim, środowiskowym i ekonomicznym. Ponadto w zakładce strony internetowej Urzędu „Zielone zamówienia publiczne”, w sekcji „Kryteria środowiskowe – GP”, umieszczono aktualne unijne kryteria środowiskowe opracowane dla wybranych grup produktowych.

OPŁATY ZA WODĘ I ŚCIEKI W POLSCE DROGIE?

Firma doradcza Ernst & Young w swoim raporcie zwraca uwagę, że łączna cena wody i ścieków w Polsce jest jedną z najwyższych w Europie. EY proponuje konsolidację i wprowadzenie centralnego regulatora rynku wodno-ściekowego. Zdaniem firmy, np. centralny regulator – na wzór URE – mógłby przyczynić się do zapobiegania istotnym różnicom w cenach oraz koordynowałby inwestycje wodno-ściekowe w poszczególnych gminach. Według Izby Gospodarczej „Wodociągi Polskie” pomysł centralnego regulatora rynku nie sprawdzi się. Problem w tym, że branża cały czas podejmuje działania optymalizacyjne, przeprowadza audyty. Co do konsolidacji, to nie widać w tym kierunku woli politycznej, a pomysł centralnego regulatora w przypadku wody jest całkowicie chybiony. Nie da się określać maksymalnych stawek opłat za wodę i ścieki, podobnie jak robi URE w przypadku cen energii. Taryfa wodno-ściekowa jest prosta do wyliczenia, a centralny regulator w tym przypadku nie ureguluje cen. Na rynku wodociągowo-kanalizacyjnym jest aż 1,7 tys. partnerów, podczas gdy w przypadku gazu jest praktycznie jeden, prądu – kilku, a ciepła ok. stu.

fot. Yeko Photo Studio, Fotolia.com

