



INFRASTRUKTURA POLSKA 2016

tekst: **JULIA DOMAGAŁA**, zdjęcia: **EXECUTIVE CLUB**

24 lutego 2016 r. w warszawskim hotelu Sheraton odbyła się VII edycja konferencji *Infrastruktura polska*, zorganizowana przez Executive Club, organizację zrzeszającą przedstawicieli najważniejszych polskich i międzynarodowych przedsiębiorstw. Zaproszeni goście dokonali podsumowania minionego roku w obszarze infrastruktury, a w ramach paneli dyskusyjnych debatowali na temat efektów współpracy sektora publicznego i prywatnego. Konferencję zakończyła Gala Finałowa, podczas której nagrodzono laureatów konkursu Diamenty Polskiej Infrastruktury.

Wśród ekspertów wydarzenia znaleźli się m.in. dr Libor Lochman, dyrektor zarządzający Wspólnotą Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), Jerzy Lejk, prezes zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o., Michał Olszewski, zastępca prezydenta m. st. Warszawy, oraz Stanisław Żmijan, zastępca przewodniczącego sejmowej Komisji Infrastruktury.

„Rozwój infrastruktury ma ogromny wpływ na tempo przemian zachodzących w Polsce. Inwestycje podejmowane w ramach zamówień publicznych i partnerstwa publiczno-prywatnego dotyczące kolei oraz innych środków transportu masowego mają bezpośrednie przełożenie na wszystkie aspekty życia w naszym kraju, począwszy od poprawy logistyki na rynku wewnętrznym, a w wymiarze międzynarodowym zwiększenia zainteresowania sektora prywatnego inwestowaniem w naszym kraju, kończąc na poprawie komfortu życia Polaków” – powiedziała Beata Radomska, prezes Executive Club. – Tylko od nas samych

zależy, jak szybko dokonamy przemian na omawianym polu. Warto więc rozmawiać w gronie tak wybitnych gości, doskonale znających branżę i mających realny wpływ na tworzenie nowej jakości działania i rozwój infrastruktury w Polsce”.

Diamenty Polskiej Infrastruktury 2016

Gałę Finałową otworzył poseł Bogdan Rzońca. W jej trakcie wręczone zostały Diamenty Polskiej Infrastruktury 2016. Nagrody w poszczególnych kategoriach otrzymali:

Top Executive Roku: Federico Tonetti, dyrektor generalny, prezes zarządu Lafarge w Polsce, oraz Alfred Watzl, członek zarządu Strabag Sp. z o.o.

Lider Innowacji Roku: Orlen Asphalt Sp. z o.o.

Wyróżnienie: Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp. z o.o., Doka Polska Sp. z o.o.

Lider Odpowiedzialności Społecznej Roku: Budimex SA

Wyróżnienie: Faurecia Wałbrzych SA
Efektywność w zarządzaniu – Spółka Roku: Zarząd Morskiego Portu Gdańsk SA, Torpol SA

Wyróżnienie: PPU Palisander Sp. z o.o.
Doradca Ubezpieczeniowy Roku: Exito Broker Sp. z o.o.

Doradca Prawny Roku: WKB Wierciński, Kwieciński, Baehr Sp. k., Clifford Chance, Janicka, Krużewski, Namiotkiewicz i Wspólnicy Sp. k.

Inwestycja Roku: Metro Warszawskie Sp. z o.o. (inwestor zastępczy), Miasto Stołeczne Warszawa (inwestor)
Wyróżnienie: Gmina Olsztyn

Nagroda specjalna Inwestycja Roku: Remont mostu Łazienkowskiego w Warszawie
Zarząd Dróg Miejskich (inwestor), PORR Polska SA (wykonawca)

Projekt Roku: Biuro Projektowo-Badawcze Dróg i Mostów Transprojekt-Warszawa Sp. z o.o.

W ramach paneli dyskusyjnych zaproszeni goście dyskutowali na tematy związane z infrastrukturą. Pierwszy panel

dotyczył zamówień publicznych. Zdaniem zarówno zamawiających, jak i wykonawców zmiana mentalności w Polsce powinna przebiegać szybciej, abyśmy mogli wykorzystywać maksimum szans inwestycyjnych. Należy wskazać, że jedynym konkretnym impulsem do wprowadzenia przemian w ciągu wielu ostatnich lat był nacisk struktur europejskich, wynikający z przynależności Polski do Unii Europejskiej. Rozmawiano również o asymetrii między pozycją zamawiającego a wykonawcą i starano się przeanalizować możliwości rozwiązania tej kwestii.

Drugi panel związany był z infrastrukturą drogową, natomiast trzeci miał na celu analizę polskiego krajobrazu infrastrukturalnego w kontekście rozbudowy sieci kolejowych i metra. Właściwie wszyscy paneliści zgodnie przyjęli, że w Polsce to kolej powinna stanowić bazę infrastruktury transportowej. Inaczej nie ma szans na budowę skutecznej logistyki na poziomie ogólnokrajowym oraz międzynarodowym. Transport kolejowy powinien być realną alternatywą dla samolotów, np. na takich trasach, jak Warszawa – Berlin, Warszawa – Praga

czy Warszawa – Wiedeń. Tym bardziej że położenie geograficzne Polski sprawia, że łączymy kraje zachodnie ze wschodnimi, oraz Skandynawię z południem Europy. Poprawa jakości taboru w Polsce jest niezaprzeczalna, jednak aby nadążyć za krajami zachodnimi, musimy przyspieszyć kolejne działania. Należy zainwestować w kolej dużych prędkości i znowelizować prawo drogowe.

Kluczowymi działaniami na rzecz jak najefektywniejszego rozwoju infrastruktury w Polsce jest, zdaniem uczestników konferencji, również budowa metra w dużych miastach w Polsce, przede wszystkim w Krakowie i Wrocławiu. Inwestycja drugiej linii metra w Warszawie przyniosła już teraz bardzo wiele korzyści, a liczba pasażerów korzystających z tego środka transportu jest wyższa niż przewidywały prognozy przygotowywane przed jego budową.

„Infrastruktura stanowi impuls dla rozwoju regionu, w którym się znajduje. Budując infrastrukturę, nie tylko tworzymy miejsca pracy dla biznesu, który zrealizuje te inwestycje, ale także dla osób tu mieszkających i samej administracji” – przeko-

nywał Jerzy Lejk, prezes zarządu Metra Warszawskiego Sp. z o.o.

Infrastruktura polska 2016 – part-nerzy konferencji

Patronat honorowy: Prezydent m. st. Warszawy

Partner Premium: Metro Warszawskie Sp. z o.o.

Partnerzy Główni: Alstom, Doka, Lafarge, PKN Orlen, Fracht FWO Polska, Bank Zachodni WBK, Bolix, CMS, Exito Broker, EY, IDS-BUD, Kancelaria Sołtyński Kawecki & Szlęzak, Strabag, Transprojekt Gdański, WKB Wierciński, Kwiecieński, Baehr, Cigno Consulting, Fracht FWO Polska, Tines Capital Group

Partnerzy Instytucjonalni: Wspólnota Kolei Europejskich oraz Zarządców Infrastruktury Kolejowej (CER), Europejska Rada Inżynierów Budownictwa (ECCE), International Project Finance Association (IPFA), Polski Związek Pracodawców Budownictwa

Networking partner: J.A. Baczewski
Patron konkursu Diamenty

Polskiej Infrastruktury: Stowarzyszenie Polski Kongres Drogowy.



INFRASTRUKTURA I ŚRODOWISKO
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
FUNDUSZ SPÓJNOŚCI



W KRAKOWIE BARDZIEJ EKOLOGICZNIE

Wodociągi Krakowskie zakończyły projekt unijny

Niższa zawartość azotu w oczyszczonych ściekach, odprowadzanych do Wisły oraz likwidacja przydomowych szamb i oczyszczalni lokalnej to niektóre z efektów, jakie zostały osiągnięte dzięki przeprowadzeniu projektu „Gospodarka wodno-ściekowa w Krakowie - Etap II”. Projekt realizowało Miejskie Przedsiębiorstwo Wodociągów i Kanalizacji S.A. w Krakowie w latach 2013-2015 w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007-2013. Koszt całego projektu zamknął się w kwocie 77 021 858,17 zł (z VAT), a wartość dofinansowania Funduszu Spójności wyniosła 28 659 912,60 zł.

W ramach projektu zmodernizowano i rozbudowano Oczyszczalnię Ścieków Kujawy oraz wybudowano kanalizację sanitarną w trzech krakowskich ulicach: Wyciąskiej, Obozowej oraz Glogera. Realizacja projektu przyczyniła się do ochrony środowiska naturalnego, a także podniosła standard i komfort życia mieszkańców Krakowa. Pierwszy z kontraktów „Modernizacja i rozbudowa Oczyszczalni Ścieków Kujawy” umożliwił modernizację części obiektów znajdujących się na terenie oczyszczalni, a także wzniesienie zupełnie nowych.

Oczyszczalnia Ścieków Kujawy znajduje się w Krakowie i położona jest na wschód od zabudowanych terenów mieszkalnych osiedla Pleszów i na południe od Zakładu Metalurgicznego. Od momentu uruchomienia, czyli od 1999 roku, Oczyszczalnia Ścieków Kujawy odbiera ścieki komunalno-bytowe od 250 tys. mieszkańców dzielnicy Nowa Huta. Obecnie jest w stanie oczyścić w technologii mechaniczno-biologicznej z czasowym wspomaganie chemicznym, 70 tys. m³ ścieków na dobę.

Prace, objęte kontraktem pozwoliły na uruchomienie dotychczas nieużywanej czwartej linii technologicznej. Osadnik wstępny oraz dwa osadniki wtórne, znajdujące się na linii wyposażono w zgarniacze, a komorę osadu czynnego w mieszadła oraz system napowietrzania drobnopęcherzykowego. Uruchomiony ciąg umożliwił systematyczne wyłączenie trzech pozostałych pracujących linii technologicznych, gdzie modernizacja objęła następujące obiekty:

- trzy osadniki wstępne. Osadniki te zatrzymują nie tylko zawiesiny łatwo opadające, ale również część zawieszin trudno opadających oraz tłuszcze, które gromadzą się na powierzchni ścieków w osadniku,

- sześć osadników wtórnych, których rola polega na klarowaniu ścieków oczyszczonych oraz zagęszczeniu osadu recyrkulowanego. Osadniki te usuwają głównie zawieszinę kłaczkowatą, czyli mikroorganizmy użyte do oczyszczenia ścieków w komorach osadu czynnego,

- trzy komory osadu czynnego, które zapewniają właściwy czas przepływu ścieków oraz intensywność napowietrzania. W komorach zachodzą procesy biologicznego oczyszczania ścieków.

Oczyszczalnia wzbogaciła się także o nowe obiekty: zbiornik, stację dmuchaw, reaktor do usuwania azotu z odcieków, budynek zagęszczania i odwadniania osadu, zbiornik retencyjny ścieków organicznych, stację wody technologicznej.

Ponadto efektywniejszą pracę wszystkich obiektów zapewnił zupełnie nowy, bardzo nowoczesny system sterowania, który przejął kontrolę nad całą technologią oczyszczalni.

Wszystkie podjęte działania przyczyniły się do tego, iż poziom azotu w oczyszczonych ściekach odprowadzanych do Wisły, jest zgodny z normami Unii Europejskiej określonymi w Dyrektywie w sprawie oczyszczania ścieków komunalnych 91/271/EWG.

Kontrakt „Budowa kanalizacji sanitarnej w ulicach Obozowej, Glogera, Wyciąskiej w Krakowie” obejmował wybudowanie zupełnie nowej kanalizacji sanitarnej o długości 2,5 km, w systemie grawitacyjnym. Prace prowadzono od września 2013 roku do lutego 2015 roku.

W pierwszym etapie prac ułożono kanał w ulicy Obozowej. Przejął on ścieki sanitarne z bloków i domów jednorodzinnych, które dotychczas odprowadzane były do oczyszczalni osiedlowej. Powstał odcinek o długości 0,5 km, na którym zamontowano 21 studzienek. W kolejnej ulicy Wyciąskiej ułożono kanalizację sanitarną o długości 1,08 km i zamontowano 29 studzienek.

Wykonano także 36 przyłączy, co pozwoliło zlikwidować przydomowe szamba. Kanalizacja w ul. Wyciąskiej stanowi uzupełnienie systemu do odprowadzania ścieków sanitarnych z obszaru Nowej Huty. Ostatnią z ulic, w której prowadzono prace była ul. Glogera. Tutaj powstało 996 m kanalizacji sanitarnej, zamontowano też 18 studzienek i wykonano jedno przyłącze.

Do ciekawszych i trudniejszych elementów zadania należał przewiert pod czynnym torowiskiem kolejowym. Przewiert o długości 64,6 m został wykonany w sierpniu 2014 roku z czego 38,5 m pod czynnym torowiskiem linii PKP Mydlniki-Batowice. Nowo powstała kanalizacja stanowi kanał przerzutowy dla nieczystości kierowanych z gminy Zielonki do systemu kanalizacji Krakowa.

Projekt współfinansowany przez Unię Europejską ze środków Funduszu Spójności w Ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

www.wodociagi.krakowskie.pl