

2012

Budowa dróg i obwodnic w Polsce Wschodniej



**ROZWÓJ
POLSKI WSCHODNIEJ**
NARODOWA STRATEGIA SPÓJNOŚCI



UNIA EUROPEJSKA
EUROPEJSKI FUNDUSZ
ROZWOJU REGIONALNEGO



Wydawca: Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości

Publikacja bezpłatna

Stan na listopad 2012 r.

ISBN 978-83-7633-167-6

Nakład: 2000 egz.

Realizacja: Smartlink Sp. z o.o.

Redaktor prowadzący: Krzysztof Garski

Autorzy tekstów: Krzysztof Orłowski, Waldemar Wierzyński, Adam Mielczarek

Autorzy zdjęć: Łukasz Fus, archiwum Urzędu Miasta w Elku, archiwum Urzędu Miasta w Białymstoku,

archiwum Urzędu Marszałkowskiego Województwa Lubelskiego,

archiwum Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich w Kielcach, archiwum Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

Projekt i skład: Nina Dereszewicz

Przygotowanie do druku, druk i oprawa: Instytut Technologii Eksploatacji – Państwowy Instytut Badawczy

Współpraca i konsultacje: PARP

© Copyright by Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości, Warszawa 2012

PARP, ul. Pańska 81/83, 00-834 Warszawa

e-mail: biuro@parp.gov.pl, tel.: (22) 432 80 80, 432 71 25, fax: (22) 432 86 20

Broszura współfinansowana ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego
w ramach Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej

Spis treści

4

Priorytet IV: Drogi do rozwoju

Wsparcie rozwoju infrastruktury drogowej ze środków PO RPW to działania, które bezpośrednio przyczyniają się do rozwoju gospodarczego wschodnich województw.

8

Drogi przyspieszają wzrost gospodarczy

Rozmowa o roli inwestycji drogowych dla gospodarki Polski Wschodniej z Adamem Maternią, dyrektorem Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.

10

Brama Mazur z obwodnicą

Dzięki inwestycji z PO RPW Elk zyskał obwodnicę i stał się bramą wjazdową do jednego z najpiękniejszych regionów kraju.

12

Trasa Generalska dla rozwoju Białegostoku

Przebudowa Trasy Generalskiej dostosuje ją do intensywnego ruchu i usprawni przejazd przez miasto.

14

Lubelskie i mazowieckie zacieśniają współpracę

Budowa mostu przez Wisłę w Kamieniu zbliży do siebie dwa regiony. Skorzystają mieszkańcy i gospodarka.

16

Drogi do współpracy

Trzy projekty drogowe przybliżą do siebie Podkarpacie i Świętokrzyskie. W ramach projektów dofinansowanych przez PO RPW powstanie między innymi most przez Wisłę.

18

Nowe obwodnice na Podkarpaciu

Przebudowa układu drogowego i budowa obwodnic Mielca i Kolbuszowy przyczyni się do wzrostu atrakcyjności inwestycyjnej obu miast i większej wygody dla mieszkańców.

Priorytet IV: Drogi do rozwoju

Stan infrastruktury drogowej to jedna z największych barier rozwojowych w województwach wschodniej Polski. Usuwanie wąskich gardeł na najważniejszych ciągach komunikacyjnych to działania, które bezpośrednio przyczyniają się do rozwoju gospodarczego wschodnich województw.

Projekty w ramach działania IV.1 „Infrastruktura drogowa” Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej (PO RPW) realizowanego przez Polską Agencję Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP) mają mniejszą skalę niż te realizowane ze wsparciem Programu Infrastruktura i Środowisko. Niemniej jednak nie są to przedsięwzięcia małe. Koszt każdego z nich wynosi od kilkudziesięciu do kilkuset milionów złotych.

Celem każdego z projektów było rozwiązanie konkretnego problemu

transportowego poprzez inwestycje w takie miejsca, jak węzły dróg aglomeracji miejskich, obwodnice miast i mosty. Przedsięwzięcia realizowane w ramach osi priorytetowej IV przyczyniają się do tworzenia szybszych i bezpieczniejszych powiązań pomiędzy ośrodkami centralnymi a pozostałymi obszarami Polski Wschodniej oraz ułatwiają dostęp do międzynarodowych korytarzy transportowych Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Działania te przekładają się na podniesienie atrakcyjności inwesty-

Środki na drogi z PO RPW – stan na 30.11.2012 r.

Wartość	IV.1
Budżet całkowity (alokacja finansowa na działanie ogółem)	820 mln EUR
Wkład ze środków unijnych na działanie (EFRR)	697 mln EUR
Wkład ze środków publicznych krajowych na działanie (dofinansowanie z budżetu państwa)	123 mln EUR
Wartość udzielonego dofinansowania w ramach zawartych umów z EFRR	2,68 mld zł
Liczba zawartych umów	29
Wartość już dokonanych płatności	1,33 mld zł

ZRÓDŁO: PARP

cyjnej regionów. Ich głównym celem jest pobudzenie rozwoju gospodarczego, zwiększanie konkurencyjności województw Polski Wschodniej i stwarzanie warunków do rozwoju przedsiębiorczości.

Realizacja projektów zaplanowanych w ramach czwartego priorytetu PO RPW pozwala w wielu miejscach przesunąć ruch tranzytowy z centrów miast na nowo budowane obwodnice oraz poprawić płynność komunikacji samochodowej. Najważniejsze działania podejmowane przy tej okazji to budowa obwodnic oraz modernizacja ważnych dróg, zarówno tych łączących wschodnie województwa z resztą kraju, jak też łączących główne ciągi komunikacyjne Polski z drogami prowadzącymi do przejść granicznych z Rosją, Litwą, Białorusią i Ukrainą.

Beneficjentami działania są jednostki samorządu terytorialnego oraz Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Na liście przedsięwzięć przeznaczonych do realizacji znalazło się 27 projektów, zaś kolejnych osiem trafiło na listę rezerwową. Zaplanowane one zostały w ten sposób, by w wielu miejscach uzupełniały się z inwestycjami realizowanymi przy wykorzystaniu środków z innych źródeł (np. z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko) oraz z inwestycjami regionalnymi.

Do realizacji w ramach PO RPW kwalifikowane były wyłącznie projekty drogowe, służące realizacji kilku kluczowych zadań, m.in. przebudowie węzłów drogowych i modernizacji wybranych elementów ciągów drogowych. Na liście znalazły się drogi krajowe nr 77 i 42, biegnące od przejść granicznych z Ukrainą w Me-

dyce oraz drogi nr 875, 985, 983, 764 i 765, które łączą w przyszłości autostradę A4 i drogę ekspresową S7. Przewidziano także wsparcie dla drogi krajowej nr 74 na odcinku od przejścia granicznego z Ukrainą w Zosinie do połączenia z drogą nr 19 w Janowie Lubelskim oraz dla drogi nr 747, łączącej drogę nr 17 (Lublin) z drogą nr 9 (Iłża). Inne, ważne z punktu realizacji PO RPW, drogi to: nr 61 (odcinek Łomża-Augustów) oraz nr 15, 16 i 65, stanowiące połączenie od przejścia granicznego w Gołdapi do autostrady A1.

Usprawnianiu ciągów komunikacyjnych oraz poprawie powiązań transportowych poprzez likwidację utrudnień towarzyszą efekty ważne z punktu widzenia mieszkańców. Budowa obwodnic miast i miejscowości prowadzi do zmniejszenia natężenia ruchu samochodów osobowych i ciężarowych w centrach miast.

Realizowane projekty

Przykładem projektu z województwa warmińsko-mazurskiego, wpisującego się we wszystkie cele programu, jest oddana do użytku w lipcu 2012 r. obwodnica Elk (projekt opisywany jest w dalszej części publikacji). Umowa na realizację projektu podpisana została w czerwcu 2010 r. Projekt wart był ponad 150 mln zł, z czego dofinansowanie wyniosło ponad 113 mln zł. Powstanie obwodnicy doprowadziło do usprawnienia przejazdu dwiema drogami krajowymi (drogą krajową nr 16 i drogą nr 65 na odcinku przebiegającym przez Elk), a także pozwoliło na wyprowadzenie ruchu tranzytowego poza miasto. Elk to miasto położone na trasie prowadzącej z Torunia przez Olsz-



Budowa Trasy Generalskiej w Białymstoku

FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIASTA W BIAŁYMSTOKU

tyn, a dalej do przejścia granicznego w Gołdapi. W tym rejonie kraju jest to główny węzeł komunikacyjny, prowadzący do sieci dróg województwa podlaskiego.

W województwie podlaskim szereg projektów już zostało zrealizowanych lub zostanie (nie wszystkie jeszcze się zakończyły) w samej stolicy województwa. Jednym z nich jest projekt „Budowa przedłużenia ul. Piastowskiej w Białymstoku”. Celem inwestycji było wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miasta. Wartość 91,5 mln zł (dofinansowanie 52,4 mln zł) przedsięwzięcie polegało na przebudowie już istniejącego odcinka dwujezdniowej ulicy oraz budowie dalszego jej ciągu tak, by ulica ta stała się częścią wewnętrznej obwodnicy i przejęła ruch w stronę przejść granicznych w Kuźnicy i w Bobrownikach. Przebudowa dotyczyła odcinka długości ok 4 km, wiązała się jednak z dodatkowymi utrudnieniami. Wymagała m.in. stworzenia bezkolizyjnego skrzyżowania z torami

PKP. Droga została przekazana do użytkowania w czerwcu 2012 r.

Podobnym do projektu zrealizowanego w Białymstoku jest zbliżający się do finiszu lubelski projekt „Drogi dojazdowe do obwodnicy Miasta Lublin – przedłużenie ul. Mełgiewskiej w kierunku węzła drogowego „Mełgiew” w ciągu dróg ekspresowych S12, S17, S19”. Tu również celem jest znaczące usprawnienie działania układu komunikacyjnego miasta i całego regionu. Odcinek drogi, którego dotyczy projekt, ma długość zaledwie 2,8 km, ale jest to droga prowadząca do węzła drogowego łączącego się z ciągiem przyszłych dróg ekspresowych (S12, S17, S19) oraz prowadząca do nowego lotniska w Świdniku. Budżet projektu to 138,1 mln zł (dofinansowanie 67,3 mln zł). Zakończenie budowy planowane jest na koniec 2012 r.

W województwie świętokrzyskim w końcowej fazie realizacji jest projekt „Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej

nr 78" (opisujemy ją w dalszej części publikacji). To jeden z większych projektów finansowanych z PO RPW, wart 242,7 mln zł (dofinansowanie 110,7 mln zł). Celem jest likwidacja wąskiego gardła w Jędrzejowie, gdzie łączą się szlaki komunikacyjne wschód-zachód i północ-południe (skrzyżowanie drogi krajowej nr 78 z drogą krajową nr 7, a także z drogami wojewódzkimi nr 728 i 768). W ramach projektu przewidziana jest m.in. budowa ok. 8 km obwodnicy, 7 wiaduktów oraz 3 bezkolizyjnych węzłów drogowych. Przewidywanym efektem realizacji tego projektu jest m.in. zwiększenie znaczenia ciągu dróg przechodzących przez Jędrzejów dla ruchu tranzytowego wschód-zachód.

Podobne efekty będzie miała otwarta w listopadzie 2012 r. w województwie podkarpackim obwodnica Przemyśla. W ramach tej inwestycji zbudowany został m.in. most nad Sanem. Budżet projektu to 250,04 mln zł (187,20 mln zł dofinansowania). Tu również, podobnie jak w przypadku innych opisywanych wcześniej projektów, efektem będzie usprawnienie ruchu w regionie – obwodnica łączy drogi krajowe nr 77 i 28. Inwestycja ma istotne znaczenie również z perspektywy międzynarodowej, poprawi bowiem komunikację między Polską a Ukrainą.

Ostatnia prosta

Część z projektów zaplanowanych w ramach IV osi priorytetowej już została zakończona lub zbliża się do końca. Dotyczy to głównie przypadków, w których umowy zostały podpisane już w 2010 r. Obecnie trwają prace na wszystkich projektach roz-

poczętych w 2011 r. W zależności od stopnia skomplikowania i zakresu prac kończyć się one będą w latach 2013-2015.

Jednocześnie, w 2012 r. podpisywane są kolejne umowy. Wśród najważniejszych umów, podpisanych w ostatnich miesiącach, znalazły się m.in. wart ponad 215 mln zł (w tym dofinansowanie 125,99 mln zł) projekt budowy mostu na Wiśle w miejscowości Kamień oraz rozbudowy drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża-Konopnica na odcinku Konopnica-Kamień o całkowitej wartości 550,69 mln zł (dofinansowanie 362,84 mln zł). Oba projekty, opisywane w dalszej części publikacji, są ze sobą powiązane. Prowadząca do nowego mostu droga o długości ok. 24 km usprawni połączenia między województwami oraz skróci czas przejazdu. W ramach projektu budowy mostu wybudowane zostaną również drogi dojazdowe do niego po obu stronach Wisły. W ramach projektu rozbudowy drogi Konopnica-Iłża, oprócz jej poszerzenia, przebudowy szeregu skrzyżowań i innych prac związanych z poprawą bezpieczeństwa, uwzględnione zostało również zbudowanie na jej trasie trzech obwodnic miejscowości (Opole Lubelskie, Chodel, Bełżyce). Droga ma być gotowa do końca 2014 r., a most w połowie 2015 r.

Można uznać, że realizacja priorytetu IV PO RPW przebiega pełną parą. Całkowity budżet przeznaczony na działanie IV.1, wynoszący ponad 820 mln euro, został zagospodarowany w większości, a dotychczas podpisane umowy opiewają na ok. 4,65 mld zł.

Krzysztof Orłowski

Drogi przyspieszają wzrost gospodarczy

Stan infrastruktury drogowej to wskaźnik rozwoju cywilizacyjnego kraju. Przekłada się on bezpośrednio na trwały i stabilny wzrost gospodarczy. W Polsce, między innymi dzięki środkom z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej, zrealizowano wiele ważnych inwestycji drogowych. O ich znaczeniu dla rozwoju regionalnego rozmawiamy z Adamem Maternią, dyrektorem Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.

■ **Rozwój gospodarczy uzależniony jest od wielu czynników, m.in. od sytuacji na rynku pracy, otoczenia regulacyjnego oraz innowacyjności przedsiębiorstw. A jakie znaczenie w tym kontekście odgrywa infrastruktura drogowa?**

Infrastruktura drogowa należy do najważniejszych elementów w odniesieniu do definiowania poziomu rozwoju danego obszaru geograficznego. Odpowiednio ukierunkowana

■ **Z tego powodu o transporcie często mówi się, że to krwiobiegi gospodarki. Jakich inwestycji jeszcze potrzebujemy, by ten krwiobieg działał sprawnie?**

Inwestycje powinny być ukierunkowane na wyrównanie dostępności poszczególnych obszarów odnośnie siatki tworzącej wspomniany krwiobieg, tak aby możliwy był ich w miarę równomierny rozwój. Dlatego też niezwykle ważne w tym kontekście

Nowe drogi, dofinansowane z Programu Rozwój Polski Wschodniej pozwalają podnieść atrakcyjność inwestycyjną regionów

drogowa sieć transportowa w połączeniu z pokrewnymi gałęziami, jak np. sieć kolejowa, dostęp do lotnisk i portów morskich, tworzy intermodalną siatkę połączeń ułatwiających dostęp do danych obszarów, determinując ich potencjał w zakresie inwestycyjnym, biznesowym, edukacyjnym. Znaczenie tej dziedziny trudno jest przecenić.

są inwestycje wspomagające wzrost znaczenia inwestycyjnego i biznesowego terenów, które dotychczas nie cieszyły się należnym zainteresowaniem. Obszar południowo-wschodniej Polski przez wiele lat znajdował się właśnie w takim niezbyt korzystnym położeniu.



FOT. LUKASZ FLIS

Adam Maternia,
dyrektor Podkarpackiego Zarządu Dróg Wojewódzkich

■ Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich realizuje projekty drogowe dofinansowane przez PO RPW, w tym m.in. budowę drogi obwodowej Mielca czy budowę mostu w Połańcu. Bazując na tych doświadczeniach, proszę powiedzieć, jakie są największe wyzwania związane z inwestycjami drogowymi w Polsce?

Największe wyzwanie stanowi nie sama realizacja, ale proces przygotowania inwestycji drogowej, który jest długotrwały, pracochłonny i skomplikowany. Opracowanie koncepcji, dokumentacji technicznej, uzyskanie niezbędnych decyzji czy pozwoleń wymaga ogromnej determinacji, ponieważ starania o pozyskanie niezbędnych dokumentów mogą ciągnąć się latami. Na wydłużenie procesu wpływają istotnie niektóre ustawy, a w szczególności ustawa prawo zamówień publicznych i ustawa prawo ochrony środowiska.

W całym wyżej wspomnianym procesie uczestniczy wiele instytucji i osób podejmujących decyzje, które mogą przyspieszyć lub niestety opóźnić tę fazę przygotowania inwestycji. Nie można zapomnieć również o tym, że inwestycje drogowe ingerują w sferę społeczną i środowiskową, naruszając tym samym wiele często sprzecznych interesów.

■ **Wiele osób może mieć wrażenie, że po zakończeniu Euro 2012 skończyły się również inwestycje drogowe. Czy słusznie?**

Przedstawiony pogląd nie jest do końca słuszny, bo choć zakończyły się piłkarskie zmagania, inwestycje związane z budową drogowej sieci komunikacyjnej – jeszcze trwają. Podtrzymanie koniunktury w tym obszarze to zatem nie tylko ukiepunkowanie na jak najszybsze dokończenie rozpoczętych projektów, ale też planowanie i projektowanie nowych tak, aby maksymalnie zaspokoić potrzeby regionów w tym zakresie. Mówię tu nie tylko o projektach autostradowych czy dróg ekspresowych, które mają znaczenie makroregionalne czy wręcz ogólnokrajowe, ale też chociażby o obwodnicach mniejszych miast, nowych przeprawach mostowych i wszystkich tych inwestycjach, które usprawniają komunikację lądową na danym obszarze. Mijmy nadzieję, że w nowej odsłonie budżetu Unii Europejskiej na te właśnie cele Polska pozyska dodatkowe środki finansowe, a naszym głównym priorytetem powinno być to, aby jak najefektywniej te pieniądze wykorzystać.

Rozmawiał Waldemar Wierzyński

Brama Mazur z obwodnicą

Elk z powodu swojego wyjątkowego położenia geograficznego nazywany jest bramą Mazur. Teraz określenie to przestaje być symboliczne. Dzięki inwestycji z Programu Operacyjnego Rozwój Polski Wschodniej miasto zyskało obwodnicę i tym samym stało się prawdziwą bramą wjazdową do jednego z najpiękniejszych regionów kraju.



Obwodnica Elku

FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIASTA WELKU

Nowoczesna trasa składa się z dwóch jezdni przedzielonych pasem zieleni i kilku obiektów inżynierskich, w tym estakad oraz wiaduktów sprawnie rozdzielających ruch lokalny od tranzytowego. Całkowita długość obwodnicy wynosi blisko 5 km. Każda z jezdni składa się

z dwóch pasów, dzięki czemu nawet przy dużym natężeniu ruchu przejazd jest płynny i bezkolizyjny.

Dla kierowców ten odcinek ma olbrzymie znaczenie. Zmotoryzowani zyskują szybkie i bezpieczne połączenie z drogą krajową nr 16, która prowadzi do Olsztyna i drogą krajo-

wą nr 65, prowadzącą od przejścia granicznego w Bobrownikach do granicy polsko-rosyjskiej w Gołdapi. Obwodnica Ełku będzie także impulsem rozwojowym dla samego miasta. W jej pobliżu znajdują się atrakcyjne grunty, które po wyposażeniu

czowej i zbiorników infiltracyjno-oczyszczających, obwodnica Ełku została dodatkowo wyposażona w innowacyjny system urządzeń ochronnych zabezpieczających środowisko naturalne, w tym w urządzenia do podczyszczania wód opado-

Tomasz Andruszkiewicz,
prezydent Ełku:

Oddanie obwodnicy wpłynęło na poprawę bezpieczeństwa podróżujących i pieszych. Poprawiony został też komfort jazdy z uwagi na zastosowanie nowoczesnych materiałów i rozwiązań techniczno-inżynierskich.

ich w niezbędną infrastrukturę będą doskonałą lokalizacją dla firm produkcyjno-usługowych. Dobre skomunikowanie z trasą szybkiego ruchu jest dodatkowym atutem, który pozwoli władzom Ełku przyciągnąć nowych inwestorów. – Dokończenie budowanej od wielu lat etapami obwodnicy miasta przyczyni się do rozwoju gospodarczego Ełku, ponieważ przy obwodnicach miast chętnie lokują się firmy – mówi Tomasz Andruszkiewicz, prezydent Ełku. – Dobre skomunikowanie z trasą szybkiego ruchu ma ogromne znaczenie dla przedsiębiorców. Ponadto oddana do użytku obwodnica miasta spowodowała wyprowadzenie z centrum Ełku uciążliwego ruchu pojazdów ciężarowych.

Inwestycja została zrealizowana zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju. Przy projektowaniu drogi uwzględniono wszystkie uwarunkowania przyrodnicze. Poza standardowymi rozwiązaniami, polegającymi na zainstalowaniu wzdłuż całej trasy kanalizacji sanitarnej, desz-

wych. Zamontowano także przejścia podziemne dla małych i dużych zwierząt oraz ekrany chroniące okoliczną zabudowę przed nadmiernym hałasem. Obwodnica Ełku to dobry przykład tego, że pogodzenie cywilizacyjnych potrzeb mieszkańców i gospodarczych regionu z koniecznością ochrony walorów przyrodniczych jest możliwe.

Całkowita wartość projektu „**Budowa Obwodnicy Ełku (etap III i IV) w ciągu drogi krajowej nr 16 i 65**” wyniosła ponad 150 mln zł, z czego dofinansowanie z PO RPW opiewało na kwotę ponad 113 mln zł. Jak podkreślają władze miasta, bez tego wsparcia realizacja tak kosztownej inwestycji byłaby trudniejsza i trwałaby znacznie dłużej. Projekt został zrealizowany w ciągu dwóch lat – rozpoczął się w grudniu 2010 r., a zakończył w lipcu tego roku (choć same przygotowania do budowy obwodnicy trwały kilka lat, poczynając od 2004 r.).

Waldemar Wierzyński

Trasa Generalska dla rozwoju Białegostoku

Ulice Stanisława Maczka, Franciszka Kleeberga i Władysława Andersa tworzą w Białymstoku Trasę Generalską. To jedna z najważniejszych arterii miasta. Każdego dnia przejeżdża tędy około 18 tys. pojazdów, w tym 4 tys. tirów. Przebudowa trasy dostosuje ją do intensywnego ruchu. Po zakończeniu inwestycji udrożni się przejazd przez Białystok.

Trasa Generalska jest częścią dróg krajowych biegnących do dwóch przejść granicznych – w Budzisku (droga krajowa nr 8) i Bobrownikach (droga krajowa nr 65). Rosnący z roku na rok ruch tranzytowy powodował coraz większe utrudnienia na ulicach Białegostoku. Aby usprawnić przejazd, konieczna stała się modernizacja całego ciągu komunikacyjnego

pliwie zachętą dla przedsiębiorców rozważających inwestowanie tutaj, znajduje się strategiczne położenie miasta dla relacji z rynkami zagranicznymi. Dlatego niezwykle istotne jest stałe inwestowanie w poprawę układu drogowego i dostępności komunikacyjnej Białegostoku – wyjaśnia Tadeusz Truskolaski, prezydent miasta.

**Tadeusz Truskolaski,
prezydent Białegostoku:**

Realizacja Trasy Generalskiej poprawi jakość połączeń komunikacyjnych Białegostoku z krajowym i międzynarodowym układem transportowym, dzięki czemu miasto będzie bardziej dostępne, a co za tym idzie – atrakcyjniejsze dla inwestorów.

biegnącego od ulicy Gen. Kleeberga, przez ulicę Gen. Maczka, aż do ulicy Gen. Andersa. Przebudowanie Trasy Generalskiej i połączenie jej z innymi ulicami utworzy tzw. wewnętrzną, północną obwodnicę Białegostoku. To kluczowa inwestycja dla rozwoju funkcji transportowych miasta. – Wśród mocnych stron Białegostoku, które jednocześnie są niewąt-

Część prac została już zakończona. W ubiegłym roku do użytku oddano ponad czterokilometrowy odcinek zmodernizowanej ulicy Gen. Maczka. Tworzą go dwa pasy jezdni w każdym kierunku, estakady zapewniające bezkolizyjny przejazd przez skrzyżowania, wiadukt nad torami, ścieżki rowerowe, ekrany akustyczne. **Inwestycja kosztowała ponad**



FOT. ARCHIWUM URZĘDU MIASTA W BIAŁYMSTOKU

Trasa Generalska w Białymstoku

166 mln zł i w 75% została sfinansowana z PO RPW. Przebudowa ulicy Gen. Maczka to największe w Białymstoku przedsięwzięcie współfinansowane z środków Unii Europejskiej, zarówno pod względem kosztów, jak i zakresu robót.

Obecnie trwają prace na kolejnym odcinku Trasy Generalskiej – ulicy Gen. Andersa. Zadowoleni będą nie tylko kierowcy, ale także

miłośnicy dwóch kółek. W ramach tego projektu powstanie bowiem nie tylko 5 km nowoczesnej trasy szybkiego ruchu, ale i blisko 6 km ścieżek rowerowych. Największym wyzwaniem inżynierskim jest budowa tunelu, który pozwoli na bezkolizyjny przejazd przez skrzyżowanie ulic Gen. Andersa z Wasilkowską (wylot w kierunku polsko-białoruskiego przejścia granicznego w Kuźnicy Białostockiej). Tunel zostanie wybudowany w ciągu roku. **Inwestycja będzie kosztować ponad 143 mln zł, z czego 94 mln zł będą pochodzić z środków unijnych w ramach PO RPW.**

W planach jest również przebudowa ul. Gen. Kleeberga. Projekt zakłada wybudowanie dwóch jezdni dostosowanych do parametrów ruchu przyspieszonego, z których każda będzie posiadać po dwa pasy ruchu, wraz z całą niezbędną infrastrukturą, w skład której wchodzi: kanały deszczowe i sanitarne, sieci wodociągowe, sygnalizacja świetlna, zatoki autobusowe, chodniki i ścieżki rowerowe.

Po zakończeniu wszystkich inwestycji Trasa Generalska awansuje do kategorii drogi klasy GP, czyli trasy ruchu przyspieszonego. Dzięki modernizacji ruch tranzytowy zostanie oddzielony od lokalnego, poprawi się skomunikowanie różnych dzielnic miasta, zostanie usprawniona komunikacja publiczna, wzrośnie poziom bezpieczeństwa drogowego. Przebudowa całej Trasy Generalskiej zakończy się na przełomie 2013 i 2014 r., kiedy to ulice Gen. Kleeberga, Maczka i Andersa staną się drogą wizytówką Białegostoku.

Waldemar Wierzyński

Lubelskie i mazowieckie zacieśniają współpracę

Granice regionów mogą łączyć zamiast dzielić. Dzięki wspólnym inwestycjom województwa lubelskiego i mazowieckiego zaniedbane do tej pory regiony zyskają brakujące elementy infrastruktury, a cały kraj – uzupełnienie ważnego ciągu komunikacyjnego. Mowa o budowie mostu przez Wisłę w Kamieniu.

Pierwszy projekt – „Budowa mostu na Wiśle w m. Kamień wraz z budową dróg dojazdowych” – to inwestycja o wartości 215,1 mln zł, w której dofinansowanie z PO RPW wynosi 126 mln zł. Pozostałe środki zapewnią oba województwa oraz pięć jednostek samorządu terytorialnego. Drugi projekt, ściśle z nim po-

łączący miejscowości Kamień (lubelskie) i Solec nad Wisłą (mazowieckie). Szerokość jezdni zaplanowano na 7 m. Na moście znajdzie się również chodnik dla pieszych oraz ścieżka rowerowa. Ponadto wybudowana zostanie droga dojazdowa klasy GP (główna przyspieszona) na odcinku ok. 0,9 km.

Krzysztof Hetman,
marszałek województwa lubelskiego:

Pokonanie peryferyjności regionu środkowo-wschodniego wymaga zdecydowanie większej liczby połączeń z ośrodkami metropolitalnymi centralnej i zachodniej Polski.

wiązany, to „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 747 Iłża-Konopnica na odcinku Konopnica-Kamień”. Wartość tej inwestycji to 550,7 mln zł przy dofinansowaniu z PO RPW w wysokości 362,8 mln zł.

Przewidywany termin oddania mostu do użytku to I kwartał 2015 r. Dzięki temu na granicy województw powstanie most o długości 1 km,

Wszystko po to, by wraz ze ściśle powiązaniem zadaniem drugim, stworzyć korytarz transportowy łączący wschodnią granicę Polski z centrum kraju. Zakłada on bowiem rozbudowę niemal całej długości drogi nr 747 (na terenie województwa lubelskiego) do drogi krajowej nr 19. W ramach prac o łącznej długości 47 km dodatkowo powstaną



Wizualizacja mostu przez Wisłę w Kamieniu

FOT. ARCHIWUM URZĘDU MARSZAŁKOWSKIEGO WOJEWÓDZTWA LUBELSKIEGO

obwodnice miast Bełżyce, Chodel i Opole Lubelskie. Do tej pory ruch odbywa się przez ich centra, przyczyniając się do niebezpiecznego i niekorzystnego zatłoczenia ulic.

Dzięki projektom skorzystają więc mieszkańcy pobliskich terenów, przedsiębiorcy, firmy transportowe, czy choćby turyści. Ale to nie wszystko. – Droga nr 747, wraz z mostem, odgrywa bardzo ważną rolę w komunikacji Polski Wschodniej z lubelskim Powiślem, stanowiącym dobrze rozwiniętą bazę surowcową, w której dominującą rolę odgrywają sady, plantacje owoców jagodowych i chmielu. Jednocześnie ocenia się, że pokonanie peryferyjności regionu środkowo-wschodniego wymaga zdecydowanie większej liczby połączeń z ośrodkami metropolitarnymi centralnej i zachodniej Polski – wyjaśnia Krzysztof Hetman, marszałek województwa lubelskiego.

Wynika to z faktu, że droga ta jest ściśle powiązana z siecią dróg wojewódzkich i krajowych, przebiegających przez obszar województwa lubelskiego i mazowieckiego. Ponadto wkrótce, poprzez drogę krajową

nr 82, połączy się z planowanym przejściem granicznym we Włodawie i usprawni dojazd do przejść granicznych w Sławatyczach i Dorohusku. Tym samym ułatwi dostęp do korytarza Transeuropejskiej Sieci Transportowej.

Poprawi się również dostęp do terenów inwestycyjnych i licznych atrakcji turystycznych regionu. Powstaną lepsze i bezpieczniejsze powiązania komunikacyjne między ośrodkami centralnymi (zwłaszcza Lublinem) a pozostałymi obszarami Polski Wschodniej. Zaś połączenie inwestycji drogowej z mostem zapewni komfort podróżowania. To tym bardziej istotne, że dwa najbliższe mosty (w Anopolu i Puławach) dzieliła najdłuższa na Wiśle odległość – 75 km. – Należy podkreślić, że idea budowy przeprawy mostowej w miejscowościach Kamień – Solec nad Wisłą zaznaczona była we wszystkich dokumentach programowych, tak województwa lubelskiego, jak i mazowieckiego – zaznacza Krzysztof Hetman.

Adam Mielczarek

Drogi do współpracy

Trzy projekty drogowe realizowane jednocześnie w województwie świętokrzyskim sprawiają, że zyska ono kluczową przeprawę przez Wisłę. Tym samym wzrośnie jakość życia mieszkańców i zacieśni się współpraca z Podkarpaciem.



Przebudowa drogi Chmielnik-Staszów

FOT. ARCHIWUM ŚWIĘTOKRZYSKIEGO ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH W KIELCACH

„Budowa północnej obwodnicy Jędrzejowa w ciągu drogi krajowej nr 78”, „Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 765 Chmielnik-Osiek (odcinek Chmielnik-Staszów)” oraz „Likwidacja barier rozwojowych – most na Wiśle z przebudową drogi wojewódzkiej nr 764 oraz połączeniem z drogą wojewódzką nr 875” – to słowa klucze dla udanej współpracy dwóch regionów.

Pierwszy projekt to budowa obwodnicy wraz z niezbędnymi przebudowami dróg dojazdowych i skrzy-

żowań, odciążającej Jędrzejów od ruchu tranzytowego. Jej długość wynosi 7,9 km, zaś szosa posiadać będzie klasę GP (główna przyspieszona). Wartość inwestycji to 242,7 mln zł. Dofinansowanie z PO RPW wynosi 110,7 mln zł. Dwa kolejne projekty, o wartości odpowiednio 79,6 mln zł i 100 mln zł, dofinansowane w wysokości 39,8 mln zł i 79,5 mln zł, poprowadzą użytkowników dróg wprost na zwieńczenie inwestycji, czyli nową przeprawę przez Wisłę.

Dzięki realizowanym inwestycjom przejazd pomiędzy Kielcami i Rzeszowem stanie się znacznie łatwiejszy, a pomiędzy Staszowem (Świętokrzyskie) i Mielcem (Podkarpackie) możliwy bez uciążliwych objazdów. – Z ponad godziny drogi, jaką obecnie zajmuje ta trasa, podróż skróci się do około 30 minut. Niewątpliwie oba powiaty bardzo na to czekają i będą teraz lepiej ze sobą współpracować – mówi Damian Urbanowski, dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich.

Umowa o dofinansowanie inwestycji została podpisana 24 października 2012 r., prace potrwać do IV kwartału 2014 r. – Dopiero znalezienie współfinansowania w ramach PO RPW sprawiło, że przedsięwzięcie nabrało tempa. I teraz dwie nasze inicjatywy oraz jedna wspólna z Podkarpaciami układają się w spójną całość, czego przejawem jest rozbudowany ciąg komunikacyjny – tłumaczy Damian Urbanowski.

Zaletą inwestycji jest też stworzenie łatwiejszego dostępu do powiatu buskiego, słynącego do walorów uzdrowskowo-rekreacyjnych i staszowskiego z jego atrakcyjnymi zabytkami, co powinno ułatwić rozwój turystyki. Ponadto południowa część regionu zyska wygodne połączenie z aglomeracją katowicką i lubelską. Przy okazji powstanie też możliwość większego wykorzystania kolejowej linii szerokotorowej, mającej punkt przeładunkowy w Staszowie.

Zwieńczeniem inwestycji jest budowa mostu w rejonie Połańca wraz z dojazdami. Oba województwa umówiły się, że sfinansują inwestycję po połowie. Od tej chwili rzeka będzie łączyć, a nie dzielić regiony i ułatwiać ich integrację gospodarczą poprzez ożywienie zatrudnienia, handlu i usług. Jednocześnie mieszkańcy regionów będą mogli korzystać z walorów rekreacyjnych dostępnych u sąsiadów, młodzież uzyska łatwiejszy dostęp do wszystkich

Damian Urbanowski,
dyrektor Świętokrzyskiego Zarządu Dróg Wojewódzkich:
Nowy most przez Wisłę oznacza dla Staszowa korzyści wynikające ze zbliżenia z przemysłowym regionem mieleckim, co powinno zaowocować dodatkowymi możliwościami na rynku pracy.

Odcinek Chmielnik-Staszów udośćniony będzie jeszcze w 2012 r. Wówczas kierowcy pojedą szosą klasy G (droga główna) o szerokości 7 m z pobocznymi o szerokości 1,25 m, wyposażonymi dodatkowo w zatoki autobusowe i parkingi dla aut ciężarowych. Jednocześnie wybudowano ścieżki rowerowe, przebudowane zostały skrzyżowania oraz powstała obwodnica miejscowości Kurozwęki.

poziomów szkolnictwa, zaś dorośli, zwłaszcza z powiatu staszowskiego, miejsca pracy w strefie przemysłowego Mielca. Świętokrzyskie uzyska też dostęp do tras międzynarodowych, prowadzących na Ukrainę (autostradą A4, przejście Karczowa) oraz na Słowację (przez Krosno, Barlinek).

Adam Mielczarek

Nowe obwodnice na Podkarpaciu

Przejazdy ciężarówek przez polskie miasta to prawdziwa zmora dla mieszkańców. Przebudowa układu drogowego i budowa obwodnic Mielca i Kolbuszowej przyniesie ulgę mieszkańcom obu miast, a także zwiększy ich atrakcyjność inwestycyjną.



Droga 875 między Mielcem i Kolbuszową

FOT. ARCHIWUM PODKARPACKIEGO ZARZĄDU DRÓG WOJEWÓDZKICH

Mowa tu o dwóch projektach dofinansowanych z PO RPW: „Przebudowa drogi wojewódzkiej nr 875 na odcinku Mielec-Kolbuszowa łącznie z budową obwodnicy Kolbuszowej” oraz „Budowa drogi obwodowej Mielca w ciągu drogi wojewódzkiej nr 985 Nagnajów-Dębica przebiegającej od miejscowości Tuszów Narodowy w km 20+636 do ulicy

Dębickiej w km 38+522 wraz z niezbędną infrastrukturą techniczną, budowlami i urządzeniami budowlanymi – etap I”. Wartość pierwszego, już ukończonego projektu, obliczono na ponad 76,5 mln zł, z czego wielkość dofinansowania wyniosła blisko 43,7 mln zł.

W ramach realizowanych inwestycji przebudowano m.in. nawierzchnię

drogi wojewódzkiej nr 875 na odcinku od Mielca do Kolbuszowej, podnosząc tym samym jej nośność do kategorii G (droga główna). Wybudowano również dwa nowe mosty: w miejscowości Świerczów na rzece Świerczówka oraz w Kolbuszowej na rzece Nil. W imieniu beneficjenta inwestycję realizował Podkarpacki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Rzeszo-

Jednocześnie ułatwimy nie tylko transport towarowy, ale i prywatny ruch samochodowy oraz pieszy. Nie wspominając o zlikwidowaniu uciążliwego hałasu i zanieczyszczeń powietrza oraz poprawie bezpieczeństwa mieszkańców – wylicza przedstawiciel podkarpackiego UM.

Drogi pozwolą również na lepsze skomunikowanie przemysłowego Mielca, będącego jednym z największych ośrodków gospodarczych w regionie i pozostającego do tej pory bez bezpośredniego dostępu do dróg krajowych. Rozbudowa dróg umożliwi szybszy dojazd do centrum województwa, zwłaszcza do Rzeszowa. Jednocześnie

Wiesław Bek,
rzecznik prasowy
Urzędu Marszałkowskiego Województwa Podkarpackiego:

Dzięki nowym inwestycjom wzrośnie atrakcyjność biznesowa terenów położonych wzdłuż przebudowywanych dróg w Mielcu i Kolbuszowej.

wie. Co szczególnie powinno cieszyć, całość oddano do użytku już jesienią 2011 r., czyli sześć miesięcy przed pierwotnie planowanym terminem.

Projekt drugi, czyli budowa obwodnicy Mielca i połączenie dwóch dróg wojewódzkich, został podzielony na dwa etapy. Szacunkowy całkowity koszt pierwszej części to kwota rzędu **143,8 mln zł, z czego wielkość wsparcia wyniesie 100,6 mln zł.**

Wiesław Bek, rzecznik prasowy marszałka województwa podkarpackiego, nie kryje zadowolenia z realizowanych projektów. – Na obie inwestycje, tę już ukończoną i tę będącą w trakcie prac, czekano od wielu lat. Tak się bowiem składa, że do tychczas cały ruch towarowy do i ze Specjalnej Strefy Ekonomicznej EuroPark Mielec odbywał się wprost przez Mielec i Kolbuszową. Tymi inwestycjami odciążymy więc przede wszystkim mieszkańców i firmy logistyczne.

planowane połączenie obwodnicy Mielca z przeprawą na Wiśle ułatwi komunikację z województwem świętokrzyskim. Z lepszej komunikacji drogowej skorzysta także pobliska Dębica.

Docelowo stworzony zostanie spójny ciąg komunikacyjny, z którego mieszkańcy Podkarpacia będą mogli korzystać już w 2015 r. Dzięki realizacji projektów w ramach PO RPW stworzone zostaną dodatkowe ułatwienia transportowe dla inwestorów, a jednocześnie poprawi się bezpieczeństwo ruchu drogowego. Z kolei dzięki połączeniu z już realizowaną wspólnie z województwem świętokrzyskim budową mostu przez Wisłę w Połańcu skróci się czas przejazdu pomiędzy stolicami obu regionów – Rzeszowem i Kielcami.

Adam Mielczarek

Polska Agencja Rozwoju Przedsiębiorczości (PARP) jest rządową agencją wykonawczą, która od 2000 roku wspiera przedsiębiorców. Celem działania PARP jest rozwój małych i średnich firm w Polsce – powstawanie nowych podmiotów, podnoszenie kwalifikacji i wzrost potencjału, wzmocnienie pozycji konkurencyjnej w oparciu o innowacyjność i nowoczesne technologie, kształtowanie przyjaznego otoczenia biznesowego, tworzenie warunków do prowadzenia działalności gospodarczej. Realizując działania wspierające przedsiębiorców (a także: instytucje otoczenia biznesu, jednostki samorządu terytorialnego, uczelnie), PARP korzysta ze środków budżetu państwa oraz funduszy europejskich. Zarówno w okresie przedakcesyjnym, jak i po wejściu przez Polskę do Unii Europejskiej, PARP oferowała przedsiębiorcom wsparcie finansowe i szkoleniowo-doradcze. W latach 2007-2015 Agencja jest odpowiedzialna za realizację działań w ramach trzech ogólnopolskich programów operacyjnych: **Innowacyjna Gospodarka, Kapitał Ludzki** oraz **Rozwój Polski Wschodniej**.

Instytucja Zarządzająca PO RPW

Ministerstwo Rozwoju Regionalnego
Departament Programów Ponadregionalnych
ul. Wspólna 2/4, 00-926 Warszawa
porpw@mrr.gov.pl, www.polskawschodnia.gov.pl