

# INFRASTRUKTURA I TRANSPORT MOTOREM POLSKIEJ GOSPODARKI

KONFERENCJA W KRAKOWIE 23.10.2017



 **FORUM** <sup>DP</sup>  
Przedsiębiorców

**DZIENNIK POLSKI**

# Napędzamy przyszłość



 **PLATINUM**

 **ORLEN OIL**



---

Z drogami w Polsce jest jak ze stadionami. Kiedyś mieliśmy najgorsze w Europie ruiny, nadające się bardziej jako scenografia filmów katastroficznych niż miejsce rozgrywania meczów piłkarskich. Dziś mamy najlepsze i najnowocześniejsze obiekty, których zazdroszczą nam np. Włosi. Właśnie do Włoch udałem się w ostatnie wakacje, decydując przy okazji, że po raz pierwszy od lat skorzystam z samochodu, a nie z samolotu. I nie żałuję. Przemierzyłem w sumie 3500 kilometrów, co rusz przypominając sobie, jak jeszcze 10 lat temu psioczyłem na stan nawierzchni na polskich jezdniach. Dziś, po katordze wąskich dróg we wschodnich Czechach i prawdziwym horrorze, jakim jest przejazd przez Wiedeń, moja perspektywa zupełnie się zmieniła. Nasze autostrady są piękne i szerokie, stacje benzynowe przestronne i nowoczesne, i nawet lokalne drogi zdecydowanie dorównują tym na Zachodzie. Wszystko to zmieniło się w ekspresowym tempie, a zmieniać się będzie jeszcze bardziej i jeszcze szybciej.

Wielki skok cywilizacyjny w komunikacji czeka także, a może przede wszystkim Małopolskę. Powstanie nowa sieć dróg wojewódzkich, nowe obwodnice, węzły drogowe, tysiąc kilometrów ścieżek rowerowych, rozwinie się transport publiczny oraz... kolej, która jeszcze niedawno była synonimem polskiej niemocy i zacofania.

Nowoczesne drogi i koleje to we współczesnym państwie odpowiednik sprawnego układu krwionośnego, bez którego żaden organizm nie może cieszyć się zdrowiem i rozwijać. Mamy dziś rzadką okazję oglądać na własne oczy ten proces powrotu do sprawności. Wcale się nie zdziwię, jeśli już niedługo droga z Zakopanego nad morze zajmie nam 6, 7 godzin. Ja sam kilka dni temu przejechałem z Torunia do Krakowa w 3 godz. 55 minut, więc nie traktuję tych zapowiedzi jak baśni. Gdyby ktoś to samo opowiedział mi 10 lat temu, zapewne popukałbym się tylko po głowie...

Marek Kęskrawiec  
redaktor naczelny „Dziennika Polskiego”

## Patronat Honorowy:



Honorowy Patronat  
Prezesa Rady Ministrów  
Beaty Szydło

Jacek Krupa  
Marszałek Województwa  
Małopolskiego

## Organizator:

## Współpraca:



## Partnerzy:



Raport VIII Forum Przedsiębiorców Małopolski „Dziennika Polskiego”

Wydawca \_ Polska Press Grupa oddział w Krakowie, 31-548 Kraków, al. Pokoju 3  
Prezes oddziału \_ Małgorzata Cetera-Bulka

Redakcja \_ Zbigniew Bartuś, Marek Długopolski

Grafiki/Łamanie \_ Bogdan Nowak

Teksty \_ Zbigniew Bartuś, Grzegorz Skowron, Elżbieta Cegła, Marek Długopolski

Zdjęcia \_ Andrzej Banaś, Anna Kaczmarz, Joanna Urbaniec, Michał Gąciarz, Adam Wojnar,  
Wojciech Matusik, Bartek Syta, Bartek Kosiński, Arkadiusz Gola, archiwa osób i firm, 123rf  
Korekta \_ Dorota Bednarska

Druk \_ Drukarnia Leyko sp. z o.o.

[www.dziennikpolski24.pl](http://www.dziennikpolski24.pl)

- 
- 06-20 ----> MATEUSZ MORAWIECKI:  
OD ELEKTRYCZNEGO AUTA DO JEDWABNEGO SZLAKU
- 22-26 ----> ANDRZEJ ADAMCZYK:  
DROGI ROZWOJU. INFRASTRUKTURA I TRANSPORT MOTOREM POLSKIEJ GOSPODARKI
- 28-36 ----> JACEK KRUPA:  
MAŁOPOLSKA DOKONAŁA OGROMNEGO CYWILIZACYJNEGO SKOKU
- 38-49 ----> RAPORT:  
DROGI W POLSCE I MAŁOPOLSCE. DOKĄD ZAJEDZIEMY?
- 52-58 ----> RAPORT:  
PASAŻEROWIE WRACAJĄ DO POCIĄGÓW
- 60-66 ----> RAPORT:  
MIESZKANIE PLUS: DLA KOGO LOKALE ZA ĆWIERĆ CENY RYNKOWEJ
- 68-74 ----> RAPORT:  
CZY BOGATE PAŃSTWA PODKRADNĄ POLSCE FACHOWCÓW?
- 76-82 ----> ANDRZEJ TUTAJEWSKI:  
ODSZEDŁ DOBRY CZŁOWIEK
- 84-98 ----> WOLNE FORUM
-

**STRA  
TEGIA  
ROZ  
WOJU  
POL  
SKI**

---

**WSPARCIE PUBLICZNE W NAJBLIŻSZYCH LATACH BĘDZIE NAKIEROWANE M.IN. NA WIĘKSZE WYKORZYSTANIE POTENCJAŁU KOLEI. (...) POZA OGRANICZENIEM NEGATYWNEGO WPŁYWU NA ŚRODOWISKO, ZMIANA TAKĄ SPOWODUJE SKRÓCENIE CZASU PODRÓŻY, WZROST BEZPIECZEŃSTWA TRANSPORTOWANYCH ŁADUNKÓW ORAZ ZMNIEJSZENIE KOSZTÓW TRANSPORTU, A TAKŻE POPRAWĘ BEZPIECZEŃSTWA NA DROGACH.**

---



**MATEUSZ  
MORAWIECKI**

**WICEPREMIER,  
MINISTER ROZWOJU  
I FINANSÓW**



**W POLSCE ROŚNIE LICZBA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH (PONAD DWUKROTNY WZROST OD 2000 ROKU). JUŻ W 2012 ROKU WYNOŚIŁA ONA BLISKO 19 MILIONÓW, ZAŚ W PRZELICZENIU NA 1000 MIESZKAŃCÓW BYŁA NA POZIOMIE TAKICH KRAJÓW EUROPEJSKICH JAK: SZWECJA, BELGIA, HISZPANIA CZY PORTUGALIA. W 2015 ROKU LICZBA SAMOCHODÓW PRZEKROCZYŁA 20 MILIONÓW.**

Sektor transportu i logistyki ma coraz większe znaczenie dla polskiej gospodarki. Sektor transportu zdominowany jest przez mikro- i małe podmioty gospodarcze, dotyczy to zwłaszcza transportu drogowego oraz wodnego śródlądowego. W przypadku transportu lotniczego, morskiego oraz kolejowego widać natomiast wyraźną przewagę podmiotów średnich i dużych.

Jeśli chodzi o wykonywanie przewozów ładunków poszczególnymi rodzajami transportu, w Polsce największy udział mają transport drogowy (83,3 proc.) oraz transport kolejowy (16,6 proc.). Transport wodny i lotniczy mają marginalne znaczenie w tym zakresie (poniżej 0,1 proc.). Są to wyniki zdecydowanie odbiegające zarówno od średniej dla UE-28 (odpowiednio: transport drogowy – 75,4 proc., transport kolejowy – 18 proc. oraz transport rzeczny – 6,6 proc.), jak i UE-15 (odpowiednio: 75,3 proc., 16,6 proc. oraz 8,1 proc.). Niepokojący jest zwłaszcza widoczny w ostatnich latach w naszym kraju wzrost udziału transportu drogowego w przewozach ładunków kosztem wszystkich pozostałych rodzajów transportu. Rosnąca rola transportu drogowego w polskim systemie transportowym skutkuje także zwiększoną presją na zdrowie publiczne, bezpieczeństwo ruchu i środowisko naturalne.

## **WIĘCEJ AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH**

Od momentu wejścia Polski do UE, dzięki wykorzystaniu środków w ramach polityki spójności, nastąpił znaczny przyrost długości dróg ekspresowych i autostrad w Polsce – w 2003 r. było ich odpowiednio 226 i 405 km. W 2016 r. sieć drogowa w Polsce liczyła ponad 19 tys. km dróg krajowych, w tym 1631,7 km autostrad i 1531,7 km dróg ekspresowych. Głównie dzięki poprawie jakości infrastruktury zmniejszyła się liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w Polsce z 7,3 tys. w 1990 r. do 2,9 tys. w 2015 r. Mimo to liczba ofiar, która w 2015 r. w przeliczeniu na milion mieszkańców wynosiła 77, jest jedną z najwyższych na tle większości krajów Unii.

W Polsce rośnie liczba samochodów osobowych (ponad dwukrotny wzrost od 2000 r.). Już w 2012 r. wynosiła ona blisko 19 mln, zaś w przeliczeniu na 1000 mieszkańców była na poziomie takich krajów europejskich jak: Szwecja, Belgia, Hiszpania czy Portugalia. W 2015 r. liczba samochodów przekroczyła 20 mln, zaś na 1000 mieszkańców przypadało ich 550. Średni wiek samochodów użytkowanych w Polsce jest przy tym znacznie wyższy od średniej unijnej, co jest źródłem dodatkowej negatywnej

presji na środowisko naturalne. Jak wskazują dane Eurostatu, polski sektor transportu drogowego odpowiada za około 22,1 proc. całego kabotażu w krajach UE-28. Polskie przedsiębiorstwa plasują się m.in. przed podmiotami holenderskimi (15,7, niemieckimi (10,1) oraz hiszpańskimi (3,9), które do naszej akcesji do UE kontrolowały podobną część rynku jak obecnie Polska. Liczba ciężarowych pojazdów samochodowych w Polsce wrosła od 2000 r. z około 1,8 mln do 3,4 mln w 2015 r.

## SŁABE WYKORZYSTANIE LINII KOLEJOWYCH

Od początku transformacji następuje spadek całkowitej długości eksploatowanych linii kolejowych: z blisko 24 tys. km w 1989 r., poprzez 22,5 tys. km w 2000 r. do 19,3 tys. km w 2015 r. Udział kolei w transporcie towarów w Polsce jest niższy o około 2 pp. niż średnia unijna.

W 2014 r. udział transportu kolejowego w przewozach towarowych wynosił 14,3 proc. całkowitej pracy przewozowej (mierzonej tonokilometrami), zaś w przewozach pasażerskich około 39 proc. całkowitej pracy przewozowej. Ograniczone wykorzystanie linii kolejowych do przewozu towarów wynika m.in. z wysokich kosztów udostępniania infrastruktury oraz jej stanu technicznego. Barrierami w wykorzystaniu kolei do przewozu towarów jest sposób organizacji przewozu towaru, czas, miejsce przeładunku i bezpieczeństwo towarów. Z drugiej strony kolejowy transport towarowy ma potencjał do wzrostu, dzięki unowocześnieniu infrastruktury liniowej oraz rozwojowi intermodalności transportu.

W obsłudze przewozów pasażerskich w przypadku kolei występują ograniczenia liczby obsługiwanych połączeń. Bariery większego wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich jest głównie niedostateczna i niedopasowana oferta handlowa, która jest efektem zarówno uwarunkowań infrastrukturalnych (niska prędkość, z jaką mogą poruszać się pociągi), jak i organizacyjnych (niska, niedostateczna częstotliwość kursowania pociągów wiążąca się z ograniczeniami finansowymi w ich zamawianiu). Dodatkowym wyzwaniem jest stan techniczny i wyposażenie mniejszych przystanków kolejowych oraz dworców, które nie spełniają współczesnych oczekiwań podróżnych, a także nie są wystarczająco zintegrowane z układem lokalnego transportu publicznego, co ma szczególne znaczenie w ułatwieniu przemieszczania się.

Zgodnie z zaleceniami Rady Unii Europejskiej sformułowanymi dla Polski zarówno w 2015 r., jak i w 2016 r., rozwój sieci transportowych (w tym zwłaszcza sektora kolejowego) nadal jest niewystarczający. Wskazywany jest także zbyt długotrwały proces planowania i realizacji projektów inwestycyjnych w tym sektorze. Systematycznie rozbudowywana i modernizowana jest infrastruktura transportu lotniczego. W 2014 r. obsłużył on około 1 proc. pasażerów ogółem i zwiększył się od 2013 r. w zestawieniu ze spadkami w przypadku transportu kolejowego i drogowego. Do najważniejszych portów lotniczych, pod względem liczby obsługiwanych pasażerów, należą: Warszawa, Kraków, Gdańsk i Katowice.

## LOTNISKA I DROGI WODNE

W 2014 r. ruch pasażerów w portach lotniczych (bez tranzytu) zwiększył się o 8,1 proc. w porównaniu z 2013 r. W 2015 r. nastą-

pił dalszy wzrost liczby pasażerów – o 12,5 proc. w porównaniu z 2014 r. i wyniósł on około 30,5 mln osób. Z punktu widzenia obecnego natężenia ruchu lotniczego nie występują braki w przepustowości infrastruktury lotniczej.

Wykorzystanie przez władze regionalne środków funduszy strukturalnych z perspektywy finansowej na lata 2007–2013 umożliwiło rozwój sieci lotnisk regionalnych. Dane Urzędu Lotnictwa Cywilnego wskazują jednak, iż wiele z tych lotnisk nie jest w stanie pokryć kosztów uruchomienia i funkcjonowania ze względu na niewystraczającą liczbę pasażerów zainteresowanych ofertą. Po części związane jest to z problemem w zakresie planowania ciągłości inwestycji w rozbudowę powiązanej sieci transportowej. Gorsze niż w krajach UE-15 jest skomunikowanie niektórych lotnisk z regionalnymi ośrodkami miejskimi m.in. siecią kolejową, a w szczególności ponadregionalną. Powoduje to strukturalne trudności pozyskania klientów dla linii lotniczych, a tym samym zapewnienia finansowania dla sieci lotnisk regionalnych.

Szlaki żeglugowe nie tworzą spójnej sieci śródlądowych dróg wodnych. Ich długość – od 2000 r. – systematycznie spada i w 2014 r. wynosiła 3655 km. Wymagania stawiane drogom o znaczeniu międzynarodowym (klasy IV i V) w 2015 r. spełniało w Polsce 5,9% dróg wodnych (214 km). Ich udział, zapewniający parametry niezbędne do nowoczesnej żeglugi, w ogólnej długości dróg wodnych w Polsce nie zmienił się od 2007 r. Wykorzystanie żeglugi śródlądowej, zarówno w przypadku transportu pasażerów, jak i towarów jest znacząco niższe, niż wynosi średnia unijna.

Lepiej wygląda sytuacja portów morskich, których rola gospodarcza w basenie Morza Bałtyckiego stopniowo rośnie. Największe znaczenie pod względem wielkości przeładunków mają porty w Gdańsku, Gdyni, Szczecinie i Świnoujściu. Mniejszą rolę odgrywają porty m.in. w Kołobrzegu, Darłowie, Elblągu i Policach, których znaczenie pod względem udziału w przeładunkach nie jest duże, jednakże pełnią istotną rolę aktywizującą obszary, na których są zlokalizowane.

W 2015 r. obroty ładunkowe w polskich portach wyniosły około 69,7 mln ton, tj. prawie 21% więcej niż w 2011 r., kiedy były na poziomie około 57,7 mln ton. Chociaż oferta przeładunkowa polskich portów jest zbliżona do standardów w regionie Morza Bałtyckiego, wolumen obsługiwanych w nich ładunków jest znacznie mniejszy niż w przypadku portów niemieckich, duńskich czy szwedzkich i niewiele większy od tego właściwego dla portów łotewskich czy litewskich. Warto odnotować, że rok 2015 był rekordowy dla Gdańska i polskiej gospodarki morskiej w zakresie przeładowanych towarów. W dalszym ciągu polskie porty wymagają poprawy dostępu od strony morza (pogłębianie i utrzymywanie podejściowych torów wodnych) i lądu (powiązanie z lądową siecią transportową). Stale widoczny wzrost przejazdów samochodami osobowymi (o 54,5% w przeliczeniu na osoby w latach 2003–2011) przekłada się na wzrost przejazdów w miastach i otaczających je obszarach wiejskich. Ma na to wpływ postępująca suburbanizacja dużych ośrodków miejskich, w których problemy transportowe stanowią jedną z barier rozwojowych i ograniczają zasięg rynków pracy oraz zaspokajanie potrzeb miejskiego rynku pracy przez mieszkańców z obszarów wiejskich. Sytuacja ta wynika częściowo



# KRAKÓW AIRPORT

im. Jana Pawła II

## INFRASTRUKTURA

przestronny terminal pasażerski z 3 rękawami



kładka łącząca terminal z parkingiem wielopoziomym, hotelem i przystankiem kolejowym



bezpośrednie połączenie kolejowe z centrum Krakowa



ułatwienia dla podróżujących z dziećmi



ułatwienia dla pasażerów niepełnosprawnych (PRM)

## INWESTYCJE



#NowaDrogaKRK  
krakowairport.pl/nowadrogaKRK



## #PROSTOzKRAKOWA

4

kontynenty  
Europa / Afryka  
Azja / Ameryka Północna

27

nowych połączeń w 2017

19

linii lotniczych

23

kraje w tym 4 nowe

1

transatlantyckie połączenie  
Kraków-Chicago

## ROZWÓJ



Nowe logo, nowe perspektywy  
Kraków Airport



Zdobywca nagrody ASQ Awards 2016 Europe - Best Improvement by Region



## ODPOWIEDZIALNE LOTNISKO



Kraków Airport w Rankingu Odpowiedzialnych Firm 2016



7 przedsięwzięć Kraków Airport w 15. edycji raportu „Odpowiedzialny biznes w Polsce. Dobre praktyki”



ponad 130 lokalnych inicjatyw w ramach konkursu grantowego „Wspieramy Sąsiadów”



11 projektów w ramach konkursu „Wspieramy Wolontariuszy”



297 litrów krwi oddanej przez Klub Honorowych Dawców Krwi „Rh Wings” przy Kraków Airport

krakowairport.pl



wo z nieoptymalnego sposobu funkcjonowania systemów transportu zbiorowego w miastach oraz niedostatecznej jego dostępności dla mieszkańców obszarów funkcjonalnych tych miast (głównie obszary miejsko-wiejskie i wiejskie).

Spowodowane to jest brakiem zintegrowanej przestrzennie i funkcjonalnej oferty transportu publicznego (w miastach, a także poza miastami), nadal niskim wykorzystaniem tzw. Inteligentnych Systemów Transportowych, niewystarczająco rozwiniętą infrastrukturą oraz brakiem nowoczesnego, niskoemisyjnego taboru. Oprócz odczuwalnych dysfunkcji w systemie transportowym przestarzały tabor przyczynia się w znaczącym stopniu do zwiększonej emisji zanieczyszczeń w miastach. W 2015 r. w Polsce było prawie 12 tys. autobusów służących do obsługi transportu miejskiego, z czego jedynie 419 stanowiły autobusy na alternatywne paliwo (gazowe lub elektryczne).

### **TYLKO WARSZAWA POSIADA METRO**

W 2014 r. 31 miast, w tym 13 miast Konurbacji Śląskiej oraz 5 miast aglomeracji łódzkiej, posiadało ponad 2300 km linii tramwajowych. Tylko jedno miasto – Warszawa – posiada metro.

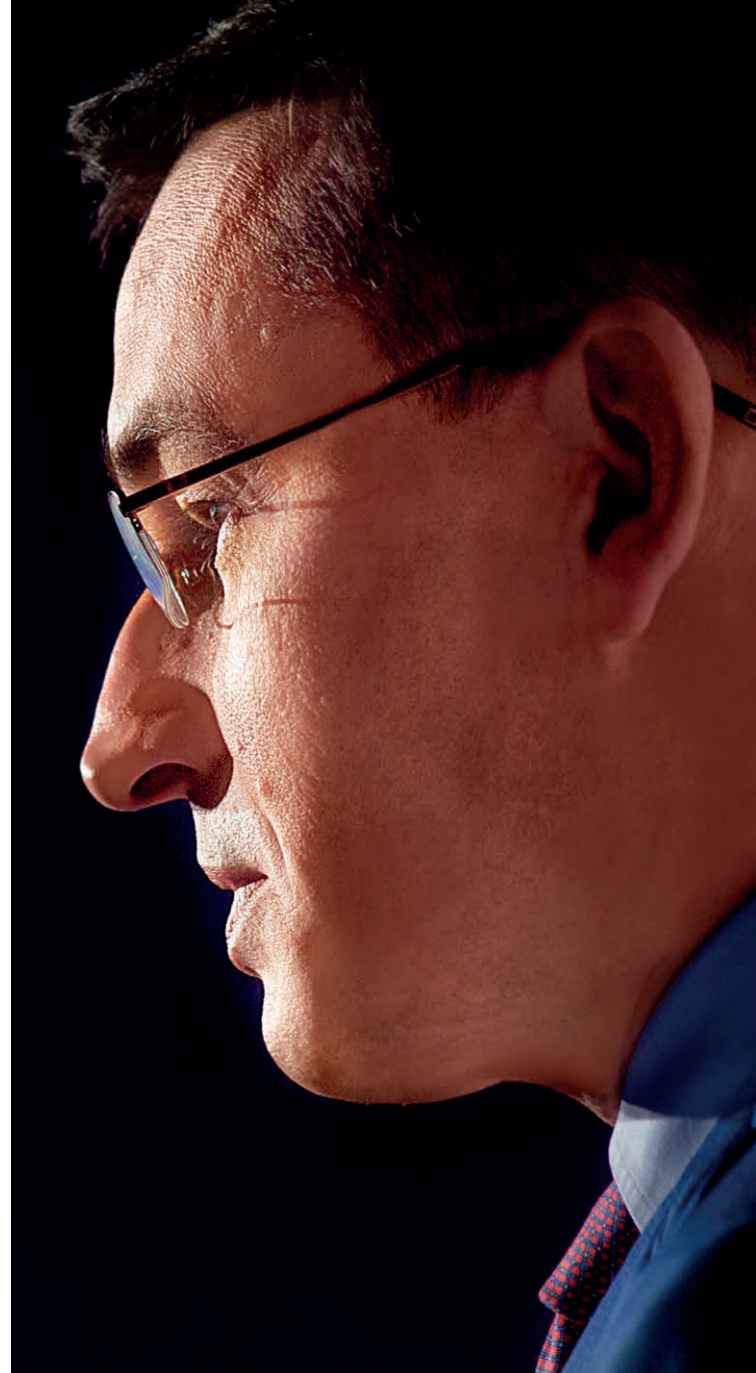
W 21 miastach i gminach działają sezonowo wypożyczalnie rowerów publicznych, a liczba jednorazowych wypożyczeń w 2015 r. w sześciu miastach (Warszawa, Łódź, Wrocław, Lublin, Białystok, Poznań) sięgnęła ponad 6 mln. Duże ośrodki miejskie rozważają wprowadzenie systemu samochodów publicznych.

Istniejące systemy transportu publicznego w niewystarczającym stopniu uwzględniają wyzwania demograficzne starzejącego się społeczeństwa, zmieniające się preferencje do rezygnacji z korzystania z samochodów osobowych na rzecz transportu publicznego. Szczególne znaczenie w kontekście poprawy dostępności do regionalnych ośrodków miejskich, ale także usprawnienia transportu publicznego w niektórych miastach, mają pasażerskie przewozy kolejowe. Ich wykorzystanie jest w dużym stopniu uzależnione od sposobu finansowania, ale także integracji z miejskimi systemami transportu publicznego.

Niski poziom rozwoju infrastruktury transportowej na obszarach wiejskich jest poważną barierą w rozwoju przedsiębiorczości oraz mobilności na rynku pracy. Dotyczy to zarówno poziomu nasycenia obszarów wiejskich infrastrukturą transportową, jak również odpowiedniej jakości infrastruktury komunikacyjnej (w szczególności – brak rozwiązań systemowych obejmujących m.in. zintegrowanie różnych środków transportu i komunikacji).

Na większości obszarów wiejskich występuje poważny problem dotyczący braku połączeń w ramach komunikacji publicznej. Sytuację tę niekiedy tłumaczy niska efektywność połączeń, w szczególności na obszarach o małej gęstości zaludnienia i znacznie rozproszonej zabudowie. Z drugiej strony gminy wiejskie lub miejsko-wiejskie mają największe potrzeby w zakresie dowozu dzieci do szkoły oraz modernizacji lokalnej infrastruktury transportowej.

Od wejścia do Unii Europejskiej stopniowo poprawia się dostępność polskiej przestrzeni we wszystkich wymiarach: w skali międzynarodowej, krajowej (łączenie ośrodków wojewódzkich), regionalnej (integracja największych miast z ich zapleczem i mniejszymi ośrodkami) oraz lokalnej (w szczególności na obszarach wiejskich),



**ISTNIEJĄCE SYSTEMY TRANSPORTU PUBLICZNEGO W NIEWYSTARCZAJĄCYM STOPNIU UWZGLĘDNIJĄ WYZWANIA DEMOGRAFICZNE STARZEJĄCEGO SIĘ SPOŁECZEŃSTWA, ZMIENIAJĄCE SIĘ PREFERENCJE DO REZYGNACJI Z KORZYSTANIA Z SAMOCHODÓW OSOBOWYCH NA RZECZ TRANSPORTU PUBLICZNEGO**

lecz nadal nie jest wystarczająca w stosunku do potrzeb mieszkańców i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą.

Stan spójności wewnętrznej polskiej przestrzeni obrazuje m.in. wskaźnik międzygałęziowej dostępności transportowej (MDT), którego wysokie wartości cechują największe ośrodki miejskie (miasto stołeczne Warszawa, Konurbacja Śląska), a także szlaki łączące te ośrodki. W latach 2007–2014 dostępność transportowa województw we wschodniej Polsce zwiększyła się w stopniu mniejszym niż na zachodzie kraju (odpowiednio o 2,86 i 3,46 pkt).

## ZA MAŁO, ZBYT WOLNO

Pomimo znaczącego przyrostu długości dróg ekspresowych i autostrad w ostatnich latach ich sieć nie obejmuje wszystkich miast wojewódzkich, a ich gęstość jest znacząco niższa od wskaźników w pozostałych krajach UE.

Chociaż długość linii kolejowych jest relatywnie wysoka na tle innych krajów Unii, większość głównych aglomeracji nie jest połączona siecią umożliwiającą przejazd pociągów pasażerskich ze średnią prędkością techniczną powyżej 160 km/h. W 2015 r. zaledwie kilka miast wojewódzkich było połączonych liniami kolejowymi o maksymalnej prędkości rozkładowej 160 km/h (np. Warszawa, Gdańsk, Poznań, Kraków). Około 13 proc. długości sieci kolejowej stanowią linie kolejowe dostosowane do prędkości od 120 km/h do 160 km/h.

Pełna integracja z jednolitym rynkiem europejskim jest nadal utrudniona ze względu na niezakończone inwestycje drogowe i kolejowe na sieci TEN-T, w szczególności z krajami bałtyckimi i południem Europy, oraz znikomą integracją żeglugi śródlądowej z pozostałymi gałęziami transportu. Dodatkowo gęstość sieci dróg szybkiego ruchu nie jest równomiernie rozłożona. Regionalnie najgorsza dostępność dotyczy wschodniej Polski, środkowego Pomorza i terenów przygranicznych. Większość miast Polski wschodniej pozostaje bez pełnych połączeń drogami ekspresowymi z Warszawą, Trójmiastem i Krakowem. Gęstość sieci drogowej, jak i kolejowej w Polsce Wschodniej jest mniejsza niż przeciętnie. System organizacji transportu (brak dogodnego dojazdu) dodatkowo ogranicza rozwój małych miast i części obszarów wiejskich.

Rozwój infrastruktury transportowej, jako element dostępności transportowej, wpływa na konkurencyjność Polski i jej regionów, a także sektorów gospodarki czy poszczególnych przedsiębiorstw. Równoległe do budowy i modernizacji materialnej na rozwój infrastruktury wpływa też sposób jej wykorzystania.

W horyzoncie roku 2030 zakładamy osiągnięcie przepustowości transportowej umożliwiającej efektywne funkcjonowanie całego systemu transportowego poprzez uzyskanie efektu sieciowego w ujęciu międzygałęziowym, zapewniającego sprawną obsługę transportową społeczeństwa i gospodarki, a także przyczyniającego się do obniżenia negatywnego oddziaływania na środowisko oraz zdrowie i jakość życia.

Efektami działań będzie zbudowanie wielogałęziowej (kolej, drogi, sieci aglomeracyjne, sieci żeglugi śródlądowej i morskiej, porty lotnicze), zintegrowanej i uzupełniającej się sieci transportowej. Pozwoli ona m.in. na ograniczenie jednostkowych kosztów transportu, poprawę bezpieczeństwa, jakości usług transportowych

w przewozie towarów i pasażerów, dostępności transportowej w wymiarze europejskim, krajowym i lokalnym, a także ograniczenie emisji zanieczyszczeń pochodzących z tego sektora.

Istotnym rezultatem będzie również zapewnienie odpowiedniego nasycenia systemu transportowego w Polsce usługami cyfrowymi opartymi na inteligentnych systemach transportowych zmniejszających kongestie, podnoszących poziom bezpieczeństwa użytkowników infrastruktury i uczestników ruchu, integrujących wszystkich zarządców infrastruktury w ramach jednego systemu zarządzania ruchem.

## NIE TYLKO NA JEDWABNYM SZLAKU

Zaprogramowane już działania oraz inwestycje wpisują się w politykę transportową Unii Europejskiej określoną w Białej Księdze Komisji Europejskiej z roku 2011. Dotyczy to zwłaszcza jej następujących celów:

- ▶ zapewnienia wzrostu sektora transportu i wspierania mobilności przy jednoczesnym osiągnięciu celu obniżenia emisji o 60%;
- ▶ stworzenia efektywnej sieci multimodalnego podróżowania i transportu między miastami;
- ▶ rozwoju ekologicznego transportu miejskiego i możliwości dojazdu do pracy.

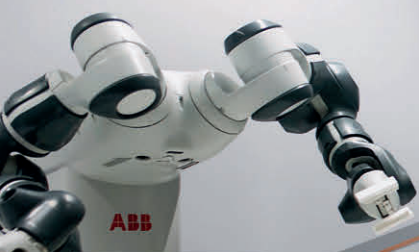
Wsparcie publiczne będzie w najbliższych latach nakierowane m.in. na większe wykorzystanie potencjału transportu kolejowego w obszarze transportu międzynarodowego, regionalnego, między- i wewnątrzaglomeracyjnego, a także w zakresie przewozów intermodalnych w relacjach międzykontynentalnych (Jedwabny Szlak). Dodatkowo, poza ograniczeniem negatywnego wpływu na środowisko, zmiana taka spowoduje skrócenie czasu podróży, wzrost bezpieczeństwa transportowanych ładunków oraz zmniejszenie kosztów transportu, a także poprawę bezpieczeństwa na drogach.

Priorytetem jest dokończenie sieci drogowej zapewniającej połączenia w oparciu o autostrady i drogi ekspresowe pomiędzy największymi ośrodkami w kraju, połączenia transgraniczne: Polska – kraje bałtyckie (Via Baltica) i Polska – południe (Via Carpatia). Podjęte zostaną również działania w zakresie odbudowy możliwości transportowych polskich szlaków wodnych (zwłaszcza Odry oraz dolnej Wisły). Transport rzeczny będzie promowany jako konkurencyjny i niskoemisyjny środek transportu, m.in. w tzw. logistyce miejskiej.

W miastach rozwijane będą zintegrowane systemy transportu publicznego przy wykorzystaniu niskoemisyjnych środków transportu, szczególnie pojazdów szynowych i elektrycznych autobusów. Stworzone zostaną też łańcuchy ekomobilności, poprawiające warunki przemieszczania się rowerem i pieszo. Miasta będą lepiej skomunikowane z obszarami funkcjonalnymi, a indywidualny transport samochodowy zostanie ograniczony, szczególnie w centrach.

Na obszarach wiejskich będą kontynuowane działania w zakresie budowy i modernizacji podstawowej infrastruktury transportowej (drogi lokalne, infrastruktura towarzysząca, ścieżki rowerowe, środki transportu zbiorowego) oraz rozwoju usług transportu zbiorowego.

# KRAKOW



Let's write the future.  
Together. GBS



W zakresie transportu lotniczego, w celu zwiększenia efektywności i rentowności portów lotniczych, realizowane będą działania związane z inwestycjami w części lotniczej (airside) portów lotniczych, poprawą bezpieczeństwa, infrastrukturą komunikacji nawigacyjnej i dozoru, systemami zarządzania ruchem lotniczym oraz ochroną środowiska. Niezbędne będzie również powiązanie poszczególnych portów z siecią transportową oraz regionalnymi centrami gospodarczymi drogami kolejowymi.

Istotnym czynnikiem wspierającym rozwój gospodarki jest zapewnienie sprawnych połączeń umożliwiających dostawy produktów i surowców dla przedsiębiorstw oraz ułatwiających przemieszczanie się ludzi. Podejmowane inwestycje transportowe muszą być ekonomicznie uzasadnione, a ich efektem powinno być zarówno zmniejszenie kosztów funkcjonowania przedsiębiorstw, jak i zwiększenie bezpieczeństwa uczestników transportu (zarówno w obrębie transportu pasażerskiego, jak i towarowego).

Szczególne znaczenie ma poprawa dostępności transportowej do rynków pracy, obiektów użyteczności publicznej, jak i zwiększenie mobilności mieszkańców w obszarach słabo dostępnych transportowo. W tym zakresie ważną rolę odgrywa publiczny transport zbiorowy, w tym transport kolejowy.

Istotne znaczenie dla obniżenia negatywnego oddziaływania transportu drogowego na zdrowie i jakość życia ludności, poprawy bezpieczeństwa, skrócenia czasu przejazdu, ograniczenia zanieczyszczeń oraz zmniejszenia kongestii będą miały m.in. inwestycje w zakresie budowy drogowych obejść miast. Budowa obwodnic poprawi funkcjonowanie miast najbardziej dotknię-

tych niedogodnościami wynikającymi z ruchu tranzytowego. Poprzez wyeliminowanie wąskich gardeł w transporcie drogowym możliwe będzie zredukowanie ryzyka powstawania korków i zwiększenie płynności jazdy. W konsekwencji nastąpi poprawa bezpieczeństwa ruchu.

Wyprowadzenie przejazdów tranzytowych z obszarów zamieszkania wpłynie również na ograniczenie negatywnego oddziaływania tego rodzaju transportu na życie i zdrowie ludności. W konsekwencji umożliwi to redukcję kosztów społecznych, jak i obniżenie wydatków związanych z negatywnymi skutkami transportu.

## OGRANICZENIE EMISJI SPALIN

Wyzwaniem jest rozwój transportu przy ograniczaniu oddziaływania na środowisko, w tym emisji spalin. Tu szczególne znaczenie będzie miało zwiększenie roli przewozów kolejją (towarowych i pasażerskich), rozwój transportu intermodalnego, wykorzystanie alternatywnych systemów napędowych oraz rozwój oferty transportu zbiorowego.

Będą też prowadzone badania oddziaływania na środowisko i jego elementy, w tym krajobraz, zdrowie ludzi i obszary Natura 2000, w celu zmniejszenia presji związanej z konkretną inwestycją i ograniczenia jej skutków. Działanie to ma postać procedur ocen oddziaływania na środowisko, które będą wykonywane, zgodnie z przepisami krajowymi i wspólnotowymi, w stosunku do inwestycji transportowych wynikających z realizacji Strategii, w tym planów/programów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030.

## DZIAŁANIA DO 2020 ROKU

▶ <b>Przygotowanie długofalowej i kompleksowej polityki...</b>	rozwoju transportu, zawierającej plan zintegrowanego oraz zgodnego z wymogami ochrony środowiska rozwoju wszystkich gałęzi transportu.	▶ <b>Działania poprawiające...</b>	bezpieczeństwo m.in. w ruchu drogowym i kolejowym, wdrożenie systemów zarządzania ruchem, w tym ITS, ERTMS, systemu żeglugi powietrznej (SESAR), kontynuacja programu wdrażania systemów informacji rzecznej
▶ <b>Wdrożenie nowego systemu...</b>	planowania rozwoju infrastruktury transportowej – uwzględnienie potrzeb poszczególnych rodzajów transportu (drogowy, kolejowy, wodny śródlądowy, morski, lotniczy) oraz zmieniających się wzorców mobilności społecznej i potrzeb gospodarczych w tym obszarze.	▶ <b>Promocja transportu...</b>	intermodalnego oraz kombinowanego, jako alternatyw względem transportu lądowego – wykorzystanie potencjału zarówno podmiotów publicznych, jak też przedsiębiorstw oraz partnerów społeczno-gospodarczych.
▶ <b>Modyfikacja algorytmu...</b>	podziału środków w mechanizmie finansowania rozwoju gminnej i powiatowej infrastruktury drogowej oraz sposobu oceny składanych przez JST wniosków, z uwzględnieniem syntetycznego wskaźnika peryferyjności czasowej.	▶ <b>Stworzenie przewoźnikom kolejowym możliwości...</b>	przygotowania atrakcyjnej oferty kolejowych przewozów towarowych zwiększających udział transportu kolejowego w tym segmencie usług (poprzez poprawę parametrów kolejowej infrastruktury liniowej, punktowej oraz wyposażenia wykorzystywanego w przewozach towarowych), uwzględniającej wymogi kosztowe utrzymania nowoczesnego parku taborowego i infrastruktury kolejowej.
▶ <b>Promocja wzorców...</b>	zrównoważonej mobilności w polskim społeczeństwie, w tym wykorzystywania transportu publicznego (zwłaszcza transportu kolejowego).	▶ <b>Sporządzenie analizy...</b>	możliwości realizacji kolei dużych prędkości i podjęcie decyzji o ewentualnej jej budowie w latach 2020–2030.
▶ <b>Poprawa stanu...</b>	taboru pasażerskiego transportu drogowego i kolejowego wykorzystywanego do usług przewozowych użyteczności publicznej.	▶ <b>Sporządzenie strategicznych ocen...</b>	oddziaływania na środowisko dla planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016–2020 z perspektywą do roku 2030 i ocen oddziaływania na środowisko inwestycji realizowanych w oparciu o te plany.
▶ <b>Poprawa parametrów...</b>	technicznych infrastruktury liniowej transportu drogowego i kolejowego, a także modernizacja dworców i przystanków kolejowych do jednolitych standardów – przystosowanie sieci transportowej do zwiększenia jakości usług transportu publicznego, a także potrzeb osób o ograniczonej mobilności (wiek, niepełnosprawność).	▶ <b>Prowadzenie analiz...</b>	dotyczących Centralnego Portu Lotniczego.
▶ <b>Przygotowanie systemu...</b>	wspierającego transport wodny śródlądowy poprzez inicjatywy dotyczące poprawy stanu floty (w tym jej unowocześnienia), rozwój kompetencji pracowników oraz stworzenia mechanizmów koordynacji oferty przewozowej (umożliwianie włączenia sektora w transport intermodalny).		

## PROJEKTY STRATEGICZNE

<p>► <b>Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014-2023 (z perspektywą do 2025 r.)</b></p>	<p>– zapewniający dokończenie budowy najważniejszych ciągów dróg ekspresowych i autostrad oraz obwodnic, a także realizację działań inwestycyjnych poprawiających bezpieczeństwo ruchu drogowego.</p>	<p>► <b>Program zarządzania i przebudowy dworców kolejowych</b></p>	<p>– zwiększenie liczby dworców kolejowych spełniających współczesne wymagania pasażerów korzystających z usług transportu kolejowego w ramach różnego rodzaju segmentów przewozów pasażerskich.</p>
<p>► <b>Krajowy System Zarządzania Ruchem</b></p>	<p>– jednolity, zintegrowany system teleinformatyczny, umożliwiający dynamiczne zarządzanie ruchem w sieci dróg krajowych oraz wsparcie procesów utrzymania infrastruktury drogowej zarządzanej przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad poprzez zastosowanie zaawansowanych usług inteligentnych systemów transportowych. Celem będzie również integracja z systemami ITS wdrażanymi przez innych zarządców dróg, w tym na obszarach miejskich.</p>	<p>► <b>Program wieloletni...</b></p>	<p>w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów – przyczyniający się do poprawy dostępności transportowej i spójności komunikacyjnej poszczególnych regionów kraju.</p>
<p>► <b>Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020</b></p>	<p>– zakładający zwiększenie poziomu bezpieczeństwa ruchu drogowego, tj. zmniejszenie liczby wypadków, obniżenie o połowę liczby zabitych na polskich drogach, ograniczenie o 40% liczby ciężko rannych, walka z nadmierną prędkością oraz poprawa bezpieczeństwa pieszych, rowerzystów i motocyklistów.</p>	<p>► <b>Program rozwoju polskich portów morskich do roku 2020 (z perspektywą do 2030 roku)</b></p>	<p>– celem głównym programu jest poprawa konkurencyjności polskich portów morskich oraz wzrost ich udziału w rozwoju społeczno-gospodarczym kraju i podniesienie rangi portów morskich w międzynarodowej sieci transportowej.</p>
<p>► <b>Krajowy Program Kolejowy</b></p>	<p>– zapewniający połączenie do 2023 roku ośrodków wojewódzkich zmodernizowanymi liniami kolejowymi, co najmniej do średniej prędkości kursowania pociągów pasażerskich 100 km/h, oraz wdrażanie Europejskiego Systemu Zarządzania Ruchem Kolejowym (ERTMS) na najważniejszych szlakach kolejowych.</p>	<p>► <b>Rozwój sektora żeglugi śródlądowej</b></p>	<p>obejmujący rozwój śródlądowych dróg wodnych w Polsce, wzmocnienie kapitału ludzkiego dla żeglugi, rozwój floty polskich statków śródlądowych oraz szersze gospodarcze i społeczne wykorzystanie powstałej infrastruktury w rozwoju lokalnym.</p>
		<p>► <b>Budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską...</b></p>	<p>zapewniającej dostęp do Portu Elbląg kanałem żeglugowym przez Mierzęcę Wiślana.</p>
		<p>► <b>Rozwój transportu intermodalnego</b></p>	<p>– określenie działań, w tym niezbędnych inwestycji w infrastrukturę transportu, zapewniających zwiększenie przewozów intermodalnych</p>



Działania te powinny być nakierowane na podniesienie efektywności i atrakcyjności transportu publicznego, który zachęci mieszkańców do zmiany środka transportu z indywidualnego na zbiorowy.

Sprzyjać temu będzie m.in. rozwój Inteligentnych Systemów Transportowych, w tym systemów zarządzania ruchem oraz systemów informacji pasażerskiej i umożliwiających planowanie podróży różnymi rodzajami transportu. Transport w coraz większym stopniu musi uwzględniać zmiany demograficzne (w szczególności wyzwania dla mobilności osób starszych oraz niepełnosprawnych). Rozbudowa systemów transportu publicznego w coraz większym stopniu powinna być też impulsem do właściwego wykorzystania przestrzeni i planowania miast i ich obszarów funkcjonalnych.

Zwiększenie wykorzystania taboru niskoemisyjnego będzie nie tylko impulsem rozwoju technologicznego dla polskiej gospodarki, ale przede wszystkim pomoże w ograniczeniu emisji zanieczyszczeń powietrza i gazów cieplarnianych. Wsparciem będzie również promocja niskoemisyjnych pojazdów. Wymaga to jednak rozwoju infrastruktury zaopatrywania w paliwo.

Dla obsługi mieszkańców dojeżdżających do miast wymagana jest poprawa stanu infrastruktury i funkcjonowania taboru wykorzystywanego w przewozach aglomeracyjnych (regionalnych) oraz zintegrowanie przewozów kolejowych z transportem miejskim, także w zakresie wspólnego biletu. Kolej oraz transport miejski mogą odegrać dużą rolę w połączeniu miast oraz ich obszarów funkcjonalnych z portami lotniczymi.

## DZIAŁANIA DO 2020 ROKU

- ▶ Włączenie publicznego transportu zbiorowego w aglomeracjach w projekt „Wspólny Bilet”, tj. integracja biletowa pasażerskiego transportu kolejowego z innymi środkami publicznego transportu zbiorowego.
- ▶ Przygotowanie mechanizmów koordynacji zasad świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego na poziomie województwo – powiat – gmina. Należy uwzględnić zmieniającą się potrzeby lokalnych społeczności (edukacja, praca, rozrywka), tak aby móc zmniejszyć udział indywidualnego transportu w podstawowych dojazdach, a także przeciwdziałać procesowi niekontrolowanej suburbanizacji.
- ▶ Promocja mechanizmów zarządzania i poprawy transportu publicznego w miastach i w ich obszarach funkcjonalnych. Przegląd niezbędnych działań (prawnych, organizacyjnych oraz inwestycyjnych) sprzyjających poprawie funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego, przechodzeniu na tabor niskoemisyjny i wprowadzania niskoemisyjnych pojazdów samochodowych, a także stref z zakazem ruchu.
- ▶ Działania na rzecz zmniejszenia udziału przejazdów indywidualnym transportem zmotoryzowanym i zachęcenia do korzystania z transportu publicznego. Promocja ruchu rowerowego i pieszego.
- ▶ Rozbudowa łańcuchów ekomobilności w miastach i ich obszarach funkcjonalnych.
- ▶ Wsparcie dla systemów współdzielenia pojazdów, zwłaszcza na obszarach wiejskich – rozwiązanie zmniejszające koszty indywidualnego dojazdu do pracy, a także presję na środowisko naturalne.

## WYBRANE PROJEKTY FLAGOWE W PRZEMYSŁE

W ramach programu Nowoczesne produkty przemysłu okrętowego (zapewnienie ram prawnych, organizacyjnych i finansowych niezbędnych dla aktywizacji przemysłu stoczniowego, rozwoju naukowych ośrodków badawczo-rozwojowych opracowujących innowacyjne typy statków) m.in.:

- ▶ projekt Batory – stymulowanie rozwoju technologii, projektowania i budowy polskich jednostek pływających i konstrukcji morskich, przesunięcie sektora stoczniowego w kierunku produkcji, innowacyjnych produktów i wyspecjalizowanych jednostek o wysokiej wartości dodanej.

W ramach projektu Żwirko i Wigura – stymulowanie rozwoju zintegrowanych systemów zarządczych pozyskujących dane z bezzałogowych statków powietrznych – usługi oparte na wykorzystaniu dronów.

W ramach Programu Elektromobilność (rozwój produktów z obszaru elektromobilności, stymulowanie rozwoju rynku w taki sposób, aby zwiększyć udział pojazdów o napędzie elektrycznym) m.in.:

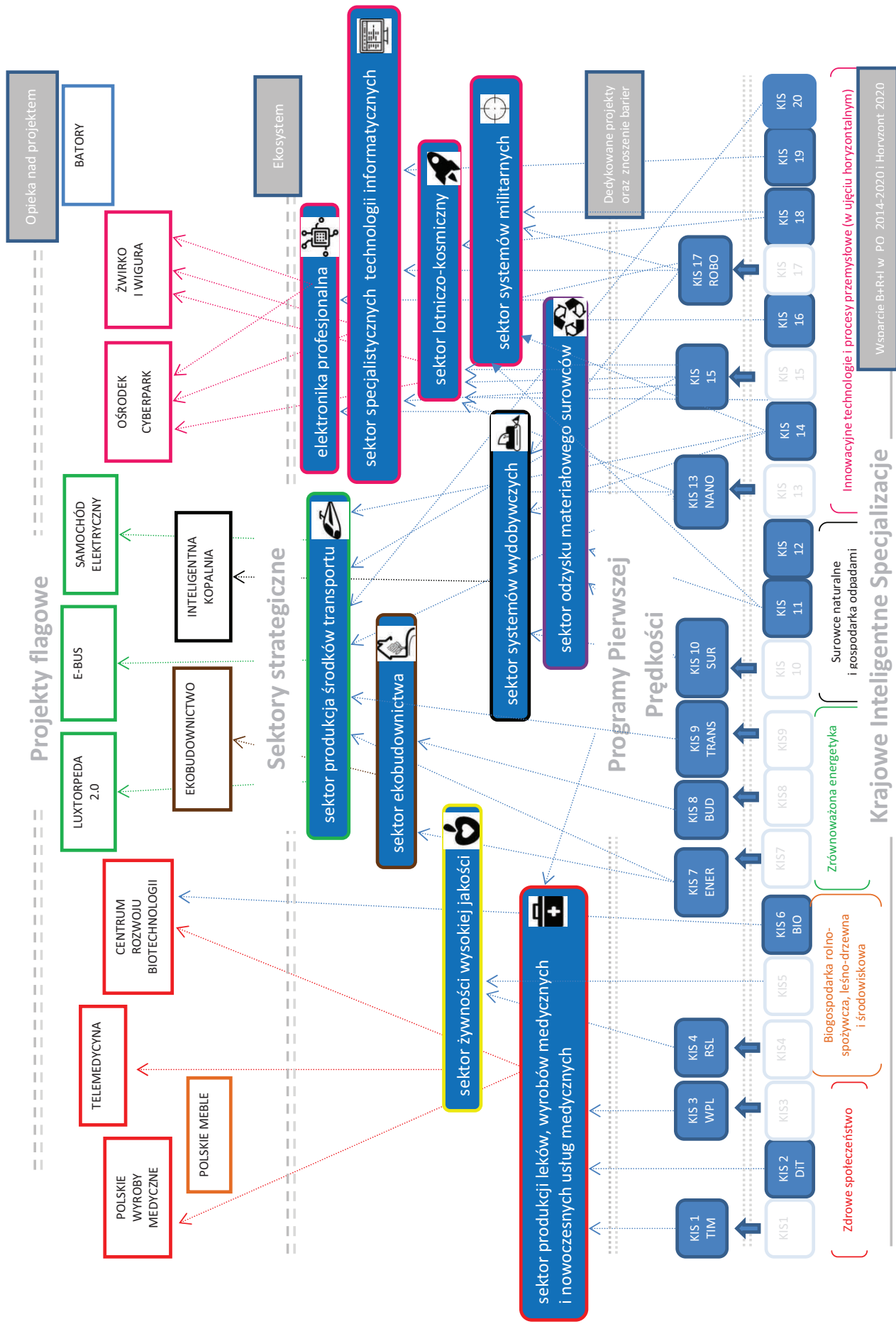
- ▶ projekt E-bus – stymulowanie projektowania i produkcji polskich pojazdów elektrycznych na potrzeby komunikacji miejskiej; budowa silnych podmiotów na wszystkich etapach łańcucha wartości w sektorze produkcji taboru komunikacji miejskiej – autobusy elektryczne, tramwaje;
- ▶ projekt Samochód elektryczny – stymulowanie rozwoju technologii, produkcji i rynku samochodów elektrycznych.

W ramach projektu Luxtorpeda 2.0 – stymulowanie rozwoju technologii i produkcji polskich pojazdów szynowych, ze szczególnym uwzględnieniem pojazdów transportu pasażerskiego;

W ramach programu Ekobudownictwo – stymulowanie przygotowania i wdrażania wybranych produktów budownictwa ekologicznego (w tym z surowców naturalnych, m.in. z drewna), z uwzględnieniem wymogów efektywności energetycznej nowoczesnych materiałów budowlanych.

W ramach programu Inteligentna kopalnia – stymulowanie rozwoju produktów umożliwiających zdobycie przez polski przemysł istotnej pozycji na globalnym rynku maszyn górniczych i budowlanych.

**OPRACOWAŁ: ZBIGNIEW BARTUŚ**





### Sieć kolejowa

- O prędkości 160 km/h i wyższej (przebieg studialny)
- O prędkości 160 km/h i wyższej
- O prędkości 120-160 km/h
- O prędkości 100-120 km/h
- Wybrane połączenia niższych prędkości
- Wybrane połączenia poza granice kraju

### Porty

Morskie

- O podstawowym znaczeniu dla gospodarki
- Pozostałe o istotnym znaczeniu

Śródlądowe

- Główne porty śródlądowe
- Śródlądowe

### Drogi wodne\*

- Minimum IV klasy żeglowności
- Uzęglowienie Dolnej Wisły\*
- Połączenie Odry z Wisłą\*
- Połączenie Odry z Dunajem\*
- Do realizacji w dalszej perspektywie
- Morska droga wodna i tor podejściowy, w tym trasy żeglugowe HELCOM
- TSS Ławica Słupska

\* Uzęglowienie dróg wodnych zgodnie z Załoženiami do planów rozwoju śródlądowych dróg wodnych w Polsce na lata 2016 - 2020 z perspektywą do roku 2030, realizacja inwestycji na podstawie planów/programów, dla których została przeprowadzona strategiczna ocena oddziaływania na środowisko, zgodnie z przepisami krajowymi i wspólnotowymi.

### Lotniska ponadkrajowe

- Krajowe (im. Chopina)
- Regionalne

### Granice morskie

- Morza terytorialnego
- Wyłącznej strefy ekonomicznej
- Strefa sporna z Królestwem Danii

- Terminale intermodalne
- Terminal LNG



### Sieć drogowa

- Autostrady
- Drogi ekspresowe
- Wybrane połączenia krajowe oraz poza granice kraju

### Sieć kolejowa

- O prędkości powyżej 120 km/h
- O prędkości 100-120 km/h
- Wybrane połączenia niższych prędkości
- Wybrane połączenia poza granice kraju

### Dostępność do najbliższych ośrodków wojewódzkich (samochodem osobowym)

- do 60 (minut)
- od 60 do 90
- powyżej 90

### Drogi wodne

#### Morskie

- Morska droga wodna i tor podejściowy, w tym trasy żeglugowe HELCOM
- TSS Ławica Słupska

#### Śródlądowe – międzynarodowe

- Klasy V a i b
- Klasa IV

#### Śródlądowe – wybrane regionalne

- Klasa III
- Klasa II
- Klasa Ia, Ib

### Porty

#### Morskie

- ⚓ O podstawowym znaczeniu dla gospodarki
- ⚓ Pozostałe o istotnym znaczeniu
- ⚓ Śródlądowe
- ⚓ Główne porty śródlądowe

### Granice morskie

- Morza terytorialnego
- Wyłącznej strefy ekonomicznej
- Strefa sporna z Królestwem Danii

### Lotniska

Liczba obsłużonych pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym – regularnym i czarterowym w 2015 roku

- ✈ < 650 tys.
- ✈ 650 tys.–5 mln
- ✈ > 5 mln



Terminale intermodalne



Terminal LNG

# **RADCA PRAWNY. W STRONĘ PRZEDSIĘBIORCY.**

[www.oirp.krakow.pl](http://www.oirp.krakow.pl)



**DRO  
GI  
KOLE  
JE  
MIESZ  
KANIA**

---

**ODPOWIEDZIALNE RZĄDZENIE POLEGA NA SPRAWIEDLIWYM  
PODZIALE RYZYK. URUCHOMILIŚMY PROCES OPTYMALIZACJI  
ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH I ZAPROSILIŚMY DO UDZIAŁU W NIM  
PARTNERÓW SPOŁECZNYCH**

ANDRZEJ ADAMCZYK  
MINISTER INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA

---



A portrait of Andrzej Adamczyk, Minister of Infrastructure and Construction, standing on a bridge. He is wearing a dark suit, a white shirt, and a grey tie. He has short grey hair and is wearing glasses. The background shows the white structural elements of a bridge against a clear blue sky.

**ANDRZEJ  
ADAMCZYK**

**MINISTER  
INFRASTRUKTURY  
I BUDOWNICTWA**

**BUDOWA DRÓG, PRZYSPIESZENIE INWESTYCJI NA KOLEI CZY WDROŻENIE PROGRAMU MIESZKANIE PLUS TO TYLKO NIEKTÓRE DZIAŁANIA REALIZOWANE PRZEZ RESORT. W TYCH WSZYSTKICH ZADANIACH JEST MIEJSCE NA DOBRE PRAKTYKI, POMYSŁY I PROPOZYCJE ZMIAN.**

Budownictwo, w tym infrastrukturalne, musi opierać się na zaufaniu i uczciwości, rozumianej jako dialog z partnerami. Rząd Prawa i Sprawiedliwości, którym kieruje premier Beata Szydło, realizuje przedwyborcze zapowiedzi. W obszarze infrastruktury oznacza to przywrócenie trzech wartości, na których opiera się gospodarka: partnerskich relacji zamawiającego i wykonawcy, dialogu społecznego i dobrego rządzenia.

### **135 MLD ZŁ NA DROGI KRAJOWE**

Odpowiedzialne rządzenie polega na sprawiedliwym podziale ryzyk. Uruchomiliśmy proces optymalizacji zamówień publicznych i zaprosiliśmy do udziału w nim partnerów społecznych. Ekspertki gospodarcze uczestniczyły w procesie poprawiania systemu zamówień publicznych i nadal w nim uczestniczą – w formule zespołów trójstronnych, rad i zespołów doradczych.

Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa jest otwarte na nowe idee i rozwiązania prawne, które w konsultacjach publicznych proponują sami zainteresowani. Budowa dróg, przyspieszenie inwestycji na kolei czy wdrożenie programu Mieszkanie Plus to tylko niektóre działania realizowane przez resort. W tych wszystkich zadaniach jest miejsce na dobre praktyki, pomysły i propozycje zmian. Uczciwe podejście do powierzonych zadań wymagało od nas dokonania aktualizacji Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.). Program wymagał dofinansowania. Nasi poprzednicy zostawili plan pełen obietnic wyborczych, bez pełnego pokrycia w środkach finansowych. Zwiększyliśmy limit środków przeznaczonych na realizację programu do 135 mld zł. Już teraz w realizacji są zadania o wartości 75 mld zł o długości prawie 2 tys. km. Do realizacji przygotowywane są kolejne zadania.

Musimy ukończyć pełne ciągi komunikacyjne, a nie tylko przesunąć korki o kilka kilometrów. Dlatego rząd podjął bardzo ważną decyzję o przyspieszeniu realizacji brakującego odcinka autostrady A1 pomiędzy Piotrkowem Trybunalskim a Częstochową i kontynuacji budowy A2 od Warszawy na wschód. Inwestycje realizowane w programie drogowym zapewnią spójność terytorialną i umożliwią rozwój regionów, a także usprawnią połączenia międzynarodowe. Dzięki staraniom rządu przyspiesza realizacja ważnych ciągów komunikacyjnych, m.in. Via Carpatia i Via Baltica, które mają strategiczny charakter dla całej Europy Środ-

kowo-Wschodniej. Ich budowa pozwoli na wykorzystanie atutu wynikającego z położenia naszego kraju. Przez Polskę przebiegają międzynarodowe szlaki komunikacyjne, w tym te łączące Europę Północną i Południową.

### MODERNIZACJA POLSKICH KOLEI

Jesteśmy odpowiedzialni, dlatego zamierzamy w pełni wykorzystać szansę przeprowadzenia niezbędnych inwestycji kolejowych. Uprościliśmy i przyspieszyliśmy procedury związane z przygotowaniem oraz realizacją tych zadań. Stworzyliśmy podstawy prawne, wpływające na przyspieszenie procesów inwestycyjnych: zaktualizowany został Krajowy Program Kolejowy oraz zmieniona ustawa o transporcie kolejowym. Działania te umożliwiają spółce PKP Polskie Linie Kolejowe realizację ambitnego programu modernizacji polskich kolei.

Modernizacje tras kolejowych stwarzają nowe, lepsze możliwości podróży w aglomeracjach oraz między regionami i miastami. Dzięki realizowanym projektom Krajowego Programu Kolejowego powstaje spójna sieć kolejowa, zyskują pasażerowie, mieszkańcy, tworzą się lepsze możliwości dla przewozów towarów. Tylko w tym roku planujemy podpisać umowy na modernizację infrastruktury kolejowej na ponad 20 mld zł. Równolegle przygotowywane są kolejne inwestycje. Do końca 2017 r. będziemy mieli więc zakontraktowane inwestycje za około 30 mld zł – czyli prawie połowę wartości Krajowego Programu Kolejowego.

Dla sprawnej realizacji inwestycji na kolei niezbędne było przywrócenie dialogu z branżą. To bardzo istotne, by wiedza, doświadczenie i propozycje fachowców w dziedzinie inwestycji kolejowych zostały wykorzystane i wysłuchane. By usprawnić proces inwestycyjny i wyciągać wnioski z doświadczeń z realizacji dotychczasowych zadań, przywrócono regularne spotkania przedstawicieli sektora kolejowego w ramach Forum Inwestycyjnego. Podobne podejście zastosowano w kontaktach z przedstawicielami branży budownictwa drogowego, gdzie powołana została Rada Ekspertów. W wielu kwestiach udało się już wypracować kompromis oczekiwany przez rynek.

Przygotowaliśmy także projekt programu wieloletniego „Pomoc w zakresie finansowania kosztów zarządzania infrastrukturą kolejową, w tym jej utrzymania i remontów do 2023 roku”, na który zaplanowano 27 mld zł. Dokument ten ustanawia ramy finansowe oraz warunki realizacji zamierzeń państwa dotyczących zarządzania infrastrukturą kolejową. Naszym celem jest zapewnienie odpowiedniego poziomu jakości infrastruktury kolejowej, likwidacja zaległości utrzymaniowych, zachowanie sieci linii kolejowych oraz wieloletnie umowy na utrzymanie i remonty linii kolejowych. Program jest szansą nie tylko dla polskiej kolei, która po latach zaniedbań odzyskuje zaufanie pasażerów i staje się atrakcyjna dla przewoźników, ale także dla polskiej gospodarki – pozwoli bowiem na planowanie prac utrzymaniowych i remontowych w cyklu wieloletnim.

### NARODOWY PROGRAM MIESZKANIOWY

Rząd realizuje również Narodowy Program Mieszkaniowy, którego elementem jest pakiet Mieszkanie Plus, odpowiadający



na aktualne problemy mieszkalnictwa w Polsce. Narodowy Program Mieszkaniowy to kompleksowy dokument, określający główne działania polityki mieszkaniowej w perspektywie do 2030 roku.

Jego najważniejsze cele to zwiększenie dostępu do mieszkań dla osób o dochodach uniemożliwiających obecnie nabycie lub wynajęcie mieszkania na zasadach komercyjnych, zwiększenie możliwości zaspokojenia podstawowych potrzeb mieszkaniowych osób zagrożonych wykluczeniem społecznym oraz poprawa warunków mieszkaniowych i stanu technicznego mieszkań. O najem mieszkań wybudowanych w ramach Mieszkania Plus mogą ubiegać się wszyscy obywatele. Jeśli osób zainteresowanych najmem będzie więcej niż dostępnych mieszkań, zostaną wprowadzone dodatkowe kryteria określające pierwszeństwo, m.in. dla osób wychowujących dzieci. Kryteria te będą uzależnione od lokalnych potrzeb i uwarunkowań.

Planowane działania w ramach Mieszkania Plus pozwolą na pobudzenie aktywności inwestycyjnej lokalnych społeczności. Dzięki programowi firmy lokalne mogą pozyskać dodatkowe kontrakty, m.in. na realizację prac budowlanych. W przypadku już rozpoczętych inwestycji w Białej Podlaskiej i Jarocinie wykonawcami budynków mieszkalnych zostały właśnie firmy lokalne.

MIB pracuje także nad regulacją i uproszczeniem całego procesu inwestycyjnego. Celem Kodeksu urbanistyczno-budowlanego jest skrócenie i usprawnienie procesu inwestycyjno-budowlanego, w tym likwidacja zbędnych procedur dla najprostszycy budowlani. Kodeks ma zapewnić efektywne gospodarowanie przestrzenią oraz wzmocnić partycypację społeczną w rozstrzygnięciach przestrzennych na wszystkich poziomach planowania – tak aby ograniczyć przypadki działań niezgodnych z interesem społeczności lokalnych. W konsultacjach projektu kodeksu aktywnie uczestniczyli przedsiębiorcy i branża budowlana. Było to dla nas niezmiernie istotne.



# Styropian Austrotherm - zdrowe serce każdego systemu dociepleń

Dowiedz się więcej na:  
[www.austrotherm.pl/serce](http://www.austrotherm.pl/serce)

## Styropian dla wymagających

- ▶ rekomendowany przez wiodących producentów systemów ETICS
- ▶ gwarantujący trwałość i bezpieczeństwo elewacji
- ▶ zapewniający maksymalne oszczędności w budżecie domowym

**NAJWYŻSZA ZAWARTOŚĆ**  
czystego styropianu w styropianie

MEDAL EUROPEJSKI



**AUSTROTHERM**

CY  
WI  
LIZA  
CYJ  
NY  
SKOK

---

**– NAUCZYLIŚMY SIĘ, JAK PLANOWAĆ WYDAWANIE FUNDUSZY UE, WDRAŻAĆ JE I SPRAWDZAĆ EFEKTYWNOŚĆ ICH WYDATKOWANIA. DZIĘKI TEMU MAŁOPOLSKA DOKONAŁA OGROMNEGO SKOKU CYWILIZACYJNEGO, SKRACAJĄC DYSTANS DO NAJBARDZIEJ ROZWINIĘTYCH REGIONÓW UE**

JACEK KRUPA  
MARSZAŁEK WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO

---



**JACEK  
KRUPA**

---

**MARSZAŁEK  
WOJEWÓDZTWA  
MAŁOPOLSKIEGO**

# JACEK KRUPA

// Małopolska dokonała ogromnego cywilizacyjnego skoku

**SAMORZĄD WOJEWÓDZTWA STAWIA NA WŁASNĄ AUTONOMIĘ, ALE RÓWNOCZEŚNIE POTRAFI TEŻ WSPÓŁPRACOWAĆ Z RZĄDEM ORAZ INNYMI PARTNERAMI ŻYCIA SPOŁECZNEGO I GOSPODARCZEGO, W TYM Z ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI**

**Z JACKIEM KRUPĄ, MARSZAŁKIEM WOJEWÓDZTWA MAŁOPOLSKIEGO, ROZMAWIA ZBIGNIEW BARTUŚ**

**– Panie Marszałku, samorządy wojewódzkie obchodzą w tym roku swoją „osiemnastkę”, symboliczny wiek dojrzałości. Świątujecie?**

– Samorząd to jeden z największych sukcesów zmian, jakie dokonały się w Polsce po 1989 roku. Przez ostatnie 18 lat udało nam się zrealizować mnóstwo przedsięwzięć, z których mieszkańcy mogą być naprawdę dumni. W województwie małopolskim był to przede wszystkim okres dynamicznego rozwoju, w tym także wzrostu kompetencji i profesjonalizmu kadr, systematycznie zwiększały się też budżety i wydatki na inwestycje. Warto podkreślić, że coraz lepiej planujemy i monitorujemy politykę rozwoju, co jest w dużym stopniu związane z członkostwem Polski w Unii Europejskiej. Samorząd województwa stawia na własną autonomię, ale równocześnie potrafi też współpracować z rządem oraz innymi partnerami życia społecznego i gospodarczego, w tym z organizacjami pozarządowymi. Realnie przyczynia się to do umacniania społeczeństwa obywatelskiego.

**– Samorządy wojewódzkie dysponowały początkowo skromnymi pieniędzmi, więc ich rola w prowadzeniu polityki rozwoju regionu była niewielka.**

– To prawda. Warto chociażby przypomnieć, że pierwszy budżet województwa małopolskiego – na rok 1999 przewidywał wydatki na poziomie 261 mln zł. Tegoroczny budżet województwa zakłada, że na wydatki przeznaczymy ponad 1,85 mld zł. W tym roku na inwestycje w sam tylko transport przeznaczymy 817 mln zł, a więc 40 razy więcej, niż wyniosły wszystkie wydatki budżetowe we wspomnianym roku 1999! To ogromna zmiana nie tylko w samych liczbach, ale przede wszystkim w komforcie życia mieszkańców Małopolski!

**– Samorząd województwa stał się ważnym inwestorem w regionie.**



– W tegorocznym budżecie inwestycje stanowią ponad połowę wszystkich wydatków. Należy jednak podkreślić, że rozwój Małopolski realizujemy w oparciu o przemyślane cele i założenia. Przejawem tej polityki jest chociażby Małopolski Plan Inwestycyjny na lata 2015–2023. Znalazło się w nim ponad 150 projektów o łącznej wartości około 3,86 mld zł. Oprócz wielu działań infrastrukturalnych dokument zawiera też szereg projektów z dziedzin polityki społecznej, rynku pracy, rozwoju gospodarczego czy polityki regionalnej.

**– Polskie samorzady regionalne okazały się bardzo skuteczne i sprawne w realizacji projektów z funduszy unijnych. W poprzedniej perspektywie, 2007–2013, wykorzystały 100 proc. środków w ramach regionalnych programów operacyjnych.**

– Tak, to prawda. Przedstawiciele Unii Europejskiej zauważyli, że wdrażane przez samorząd środki są niejednokrotnie lepiej wykorzystywane niż te na poziomie krajowym. Dlatego w perspektywie na lata 2014–2020 do województw trafiło około 40 proc. środków przypadających dla Polski, w perspektywie 2007–2013 było to tylko około 25 proc. Pozytywnym efektem wdrażania środków UE w Polsce jest znacząca poprawa potencjału instytucjonalnego województw.

**– Czyli?**

– Nauczyliśmy się, jak planować wydawanie funduszy UE, wdrażać je i sprawdzać efektywność ich wydatkowania. Dzięki temu Małopolska dokonała ogromnego skoku cywilizacyjnego, skracając dystans do najbardziej rozwiniętych regionów UE.

**– Małopolska realizuje też największy w historii plan budowy dróg.**

– W ciągu ostatnich 8 lat w naszym regionie powstało aż 15 nowych obwodnic, m.in. Chrzanowa, Olkusza, Gdowa, Wojnicza, Skawiny, Podegrodzia i Dobczyc. Wszystkie zostały zrealizowane przy znaczącym wsparciu środków z Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007–2013, dzięki środkom z budżetu województwa oraz finansowej współpracy z lokalnymi samorządami. Dzięki tym inwestycjom już niemal dwie trzecie Małopolan może dotrzeć ze swojej miejscowości do stolicy województwa w czasie krótszym niż godzina. A to dopiero początek – kolejne drogi powstaną lub zostaną zmodernizowane w ciągu kilku najbliższych lat.

**– Nasz region jest też krajowym liderem w budowie ścieżek rowerowych.**

– Do 2020 r. powstanie niemal 1000 km nowoczesnych tras dla jednośladów. Zaplanowano je tak, by stworzyły spójną sieć obejmującą całą Małopolskę i by mogli jeździć po nich wszyscy: zarówno sportowcy, jak i seniorzy czy rodziny z dziećmi. Północ i południe regionu łączyć będą m.in. dwie najdłuższe z zaprojektowanych tras: liczący 760 km odcinek europejskiej trasy rowerowej – EuroVelo 11 oraz ponad 240-kilometrowa trasa VeloDunajec biegnąca urokliwą doliną Dunajca. Jednym z najważniejszych szlaków stanie się natomiast 230-kilometrowa Wiślana Trasa

**Małopolski Plan Inwestycyjny na lata 2015–2023.  
Wybrane inwestycje (stan na koniec września 2017 r.):**

- ▶ budowa 14 obwodnic (Oświęcimia, Gdowa, Miechowa, Skawiny, Skąty, Tuchowa, Zatora i Podolsza, Babcic, Waksmundu – Ostrowska – Łopusznej, Wolbromia, Zielonek, Chochołowa, Proszowic etap II i Muszyny);
- ▶ 19 zadań z zakresu rozbudowy ciągów dróg wojewódzkich (w tym m.in. budowa mostu na Wiśle w Borusowej);
- ▶ budowa 5 węzłów drogowych;
- ▶ zakup taboru na potrzeby rozwoju Kolei Małopolskich oraz budowa i wyposażenie zaplecza technicznego do obsługi taboru;
- ▶ rozwój Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej;
- ▶ budowa tras rowerowych o łącznej długości 965 km;
- ▶ inwestycje w infrastrukturę 9 szpitali wojewódzkich;
- ▶ inwestycje w 15 instytucjach kultury województwa małopolskiego
- ▶ budowa Małopolskiego Centrum Nauki;
- ▶ rozwój innowacyjnego projektu – Małopolska Chmura Edukacyjna;
- ▶ modernizacja energetyczna wojewódzkich budynków użyteczności publicznej;
- ▶ Małopolski Ośrodek Koordynacji Ekonomii Społecznej.

Rowerowa z Brzeszcz do Szczucina. Zachodnie i wschodnie granice Małopolski połączy też podobnej długości odcinek europejskiej trasy rowerowej EuroVelo 4 – trasy przecinającej Francję, Belgię, Niemcy, Czechy, Polskę i Ukrainę.

#### **– A co z kulejącym przez długie lata transportem publicznym?**

– Również tu wprowadzamy zupełnie nową jakość, głównie dzięki środkom unijnym, które Małopolska zdobyła w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020. Rozwijamy i modernizujemy kolej, dbając o to, aby pojazdy były nie tylko komfortowe, ale też spełniały najbardziej restrykcyjne normy ekologiczne. Unowocześniamy także tabor miejskich przewoźników. Chociażby w stolicy Małopolski – Krakowie – dzięki RPO WM na lata 2014–2020 MPK SA otrzymało 107 nowoczesnych autobusów oraz 12 automatów biletowych. Wartość całego zamówienia to ponad 167,4 mln zł, z czego 85 proc. pochodzi ze środków UE.

#### **– Kolej wydaje się jednak priorytetem.**

– Dziś nie trzeba nikogo przekonywać, że kolej jest transportem przyszłości i warto w nią inwestować. Rocznie z pociągów jeżdżących po regionie korzysta prawie 12 mln pasażerów. Warto dodać, że jeszcze trzy lata temu ich liczba nie przekraczała nawet 5,5 mln. Nowoczesne pociągi, punktualność, duża częstotliwość kursowania, krótki czas przejazdu, atrakcyjne ceny biletów i – co najważniejsze – miliony zadowolonych pasażerów. To cechy wyróżniające samorządowego przewoźnika, jakim są Koleje Małopolskie. Także w tym duża jest zasługa środków unijnych, dzięki którym możliwy był chociażby zakup cichych i komfortowych pociągów wyposażonych m.in. w bezprzewodowy internet, gniazdko elektryczne, stojaki na rowery czy udogodnienia dla osób niepełnosprawnych.

#### **– Jak to wpływa na gospodarkę, na możliwości rozwoju firm należących do małopolskich przedsiębiorców oraz atrakcyjność regionu dla inwestorów z zewnątrz?**

– Związek jest oczywisty, stąd dalsze działania. Dobra komunikacja przyciąga inwestorów. W tej chwili przygotowujemy się do zakupu kolejnych pociągów, wciąż rozszerzamy też naszą ofertę przewozową. Ostatnim uruchomionym przez Małopolskę połączeniem jest weekendowy pociąg z Krakowa do Jasła – jego realizacja była możliwa dzięki współpracy z województwem podkarpackim. Jeśli kursy cieszyć się będą dużym powodzeniem, w przyszłości pociągi pojadą po tej trasie także w tygodniu. Warto dodać, że od października pociągi Kolei Małopolskich dojadą także do Czechowic-Dziedzic, a z początkiem grudnia linia SKA2 swój bieg zakończy w Skawinie.

#### **– Kolej stworzy spójny system z innymi segmentami transportu?**

– Oczywiście. Priorytetem jest integracja różnych gałęzi transportu i ułatwienie pasażerom możliwości dojazdu chociażby do przystanków kolejowych. By tak się stało, potrzebna jest budowa węzłów przesiadkowych oraz parkingów Park&Ride. Już

teraz współpracujemy w tym zakresie z lokalnymi samorządami.

#### **– A wspólny bilet?**

– Intensywnie pracujemy nad wprowadzeniem na terenie całego województwa zintegrowanego systemu taryfowo-biletowego, który umożliwi realizację podróży różnymi środkami transportu – właśnie na podstawie jednego biletu. Nie tylko pozwoli on ujednoczyć ceny biletów, uprości ich zakup i zdecydowanie ułatwi poruszanie się po regionie. Przydatnym narzędziem do jego realizacji będzie nieustannie rozwijany system MKA. Już wkrótce we wszystkich pociągach Kolei Małopolskich oraz na najważniejszych przystankach kolejowych zostaną zamontowane 133 nowoczesne automaty biletowe.

#### **– Europa dostrzeże nasz dynamiczny rozwój?**

– Tak. Na Starym Kontynencie coraz większa jest świadomość, że Małopolska to silny ośrodek gospodarczy, doskonale miejsce do prowadzenia biznesu, a także jeden z najlepiej rozwijających się regionów Polski i Europy Środkowej. Nasze działania i ogromne zaangażowanie jest więc dostrzegane nie tylko w kraju, ale również na arenie międzynarodowej. Jako pierwsze polskie województwo – i do tej pory jedyne – zostaliśmy nagrodzeni przez Komitet Regionów UE prestiżowym tytułem Europejskiego Regionu Przedsiębiorczości. To tytuł przyznawany za znaczące zaangażowanie samorządu regionalnego we wspieranie i promocję przedsiębiorczości oraz tworzenie jak najlepszych warunków do prowadzenia biznesu.

#### **– Małopolska zajęła też pierwsze miejsce w prestiżowym międzynarodowym konkursie RegioStars 2016.**

– Nagroda to dowód uznania dla naszego regionu za działania na rzecz rozwoju ekonomii społecznej i rozwoju kapitału społecznego. Wyróżnienie zostało przyznane w kategorii „Wzrost sprzyjający włączeniu społecznemu” dla projektu Akademia Rozwoju Ekonomii Społecznej realizowanego przez ROPS w Krakowie. W tym roku o statuetkę walczyły innowacyjne rozwiązania w ramach Małopolskiej Karty Aglomeracyjnej oraz nowatorski system bonów na szkolenia, które przedsiębiorcy mogli zdobywać w ramach projektu PFK – podmiotowego finansowania kształcenia zrealizowanego przez Wojewódzki Urząd Pracy w Krakowie. Potwierdza to, że Małopolska pręźnie rozwija się nie tylko w dziedzinie przedsiębiorczości, ale też – co równie ważne – w obszarze społecznym.

### 3 MILIARDY EURO NA DALSZY ROZWÓJ

**W ramach Regionalnego Programu Operacyjnego dla Województwa Małopolskiego na lata 2014–2020 Małopolska ma do wydania 3 mld euro, z czego prawie 880 mln euro pójdzie na rozwój i wsparcie przedsiębiorczości, a konkretnie:**

- ▶ 250 mln euro na rozwijanie działalności badawczo-rozwojowej (B+R) w przedsiębiorstwach oraz tworzenie odpowiedniej infrastruktury, która przyczyni się do rozwoju współpracy świata nauki z sektorem biznesu.
- ▶ 240 mln euro na rozwój sektora MŚP, budowę Stref Aktywności Gospodarczej, promocję przedsiębiorczości, internacjonalizację firm oraz bezpośrednie inwestycje w firmach.
- ▶ ponad 270 mln euro na wsparcie dla przyszłych przedsiębiorców, którzy zakładają swoje firmy lub chcą podnosić kwalifikacje swoich pracowników.
- ▶ 80 mln euro na podniesienie atrakcyjności inwestycyjnej obszarów o potencjale kulturowym i turystycznym.
- ▶ 19 mln euro na wsparcie ekologicznych rozwiązań w przedsiębiorstwach.

**Rekordowy napływ wniosków:**

- ▶ Dotąd (stan na 2 października 2017 roku) ogółem w ramach RPO WM 2014–2020 uruchomiono 263 nabory wniosków na kwotę ponad 10,1 mld zł. Dotychczas złożono 2969 wniosków o dofinansowanie projektów na całkowitą kwotę 10,91 mld zł. Wartość dofinansowania UE we wnioskach o dofinansowanie wyniosła 7,69 mld zł.
- ▶ Z beneficjentami zawarto 1261 umów o dofinansowanie na kwotę dofinansowania w części UE ponad 3,65 mld zł.



**Najszybszy rozwój w dziejach:**

- ▶ W Małopolsce działa ponad 371 tys. firm, od 2008 r. ich liczba wzrosła o ponad 20 proc., podczas gdy średnia dla Polski to 11 proc. Dotyczy to także przedsiębiorstw technologicznych i start-upów, które coraz mocniej zaznaczają się w gospodarce regionu – Kraków jest drugim po Warszawie miejscem do lokowania start-upów (działa tu 11 proc. wszystkich polskich start-upów).
- ▶ Wedle Eurostatu, jesteśmy jednym z 28 najszybciej rozwijających się regionów Unii Europejskiej: między 2008 a 2014 rokiem Małopolska uzyskała co najmniej 10 pkt proc. wzrostu w stosunku do średniej unijnej. Od 2008 r. PKB Małopolski wzrosło o 36%.
- ▶ Naszym atutem jest silny kapitał ludzki: dobrze wykształceni i kreatywni mieszkańcy, w tym blisko 170 tys. studentów – zwiększa atrakcyjność inwestycyjną regionu – przyciąga inwestorów tworzących wysokospecjalistyczne stanowiska pracy, międzynarodowe koncerny lokują u nas swe centra badawczo-rozwojowe.
- ▶ Kraków jest drugim ośrodkiem badawczo-rozwojowym w Polsce. Nakłady finansowe na działalność B+R plasują Małopolskę na 2. miejscu w kraju.
- ▶ Małopolska ma najniższą od wielu lat stopę bezrobocia – w sierpniu 2017 r. wyniosła ona 5,7 proc. i jest dużo niższa od średniej dla Polski (7,1 proc.); dla porównania w lutym 2014 r. stopa bezrobocia wynosiła w regionie 12 proc.
- ▶ Kraków należy do ścisłej światowej czołówki miast odpowiednich dla lokowania centrów zaawansowanych usług biznesowych. W najnowszym rankingu atrakcyjności – Tholons Top 100 Outsourcing Destinations 2017 – najważniejszym tego typu na świecie – stolica Małopolski zdobyła po raz trzeci z rzędu pierwsze miejsce w Europie

i dziewięć na świecie. Każdy inwestor, który chce przenieść do Europy obsługę procesów biznesowych, w pierwszej kolejności rozważa Kraków. W Krakowie świadczy się usługi dla 40 krajów w 34 językach. W sektorze outsourcingowym w Małopolsce działa obecnie ponad 130 firm, w których pracuje już około 60 tys. osób.

- ▶ Małopolska jest turystycznym liderem Polski. W 2016 r. region odwiedziło 14,9 mln osób (o milion więcej niż w 2015 r.). Międzynarodowy Port Lotniczy Kraków-Balice jest największym lotniskiem regionalnym w Polsce. Stale rośnie liczba odprawianych pasażerów: z 419,4 tys. w 1999 r. do 4,98 mln w 2016 r. W lipcu otwarto strategiczne połączenie do Chicago, które z pewnością będzie wykorzystywane zarówno przez inwestorów, jak i turystów.

**Przykłady działań województwa małopolskiego wspierających rozwój przedsiębiorczości:**

- ▶ Światowy Tydzień Przedsiębiorczości w Małopolsce,
- ▶ Małopolska – tu technologia staje się biznesem,
- ▶ Małopolski Festiwal Innowacji,
- ▶ Digital Dragons,
- ▶ Przedsiębiorcza Małopolska,
- ▶ InnoBridge (Interreg Europe),
- ▶ Business in Małopolska – Support and development for your company,
- ▶ STOB Regions (Interreg Europe).





WYMIENIŃ OLEJ NA  
**PLATINUM *max expert***



**POLECANY PRZEZ PROFESJONALISTÓW!**

**Platinum MaxExpert** to najwyższej jakości wielosezonowe oleje silnikowe stworzone w oparciu o technologie najnowszej generacji. Zapewniają doskonałą ochronę silników w każdych warunkach eksploatacji. Redukują ryzyko nadmiernego zużycia zaworów, przy jednoczesnej kontroli osadów. Polecane przez producentów samochodów osobowych z silnikami benzynowymi i Diesla z bezpośrednim wtryskiem paliwa.

RA  
PORT

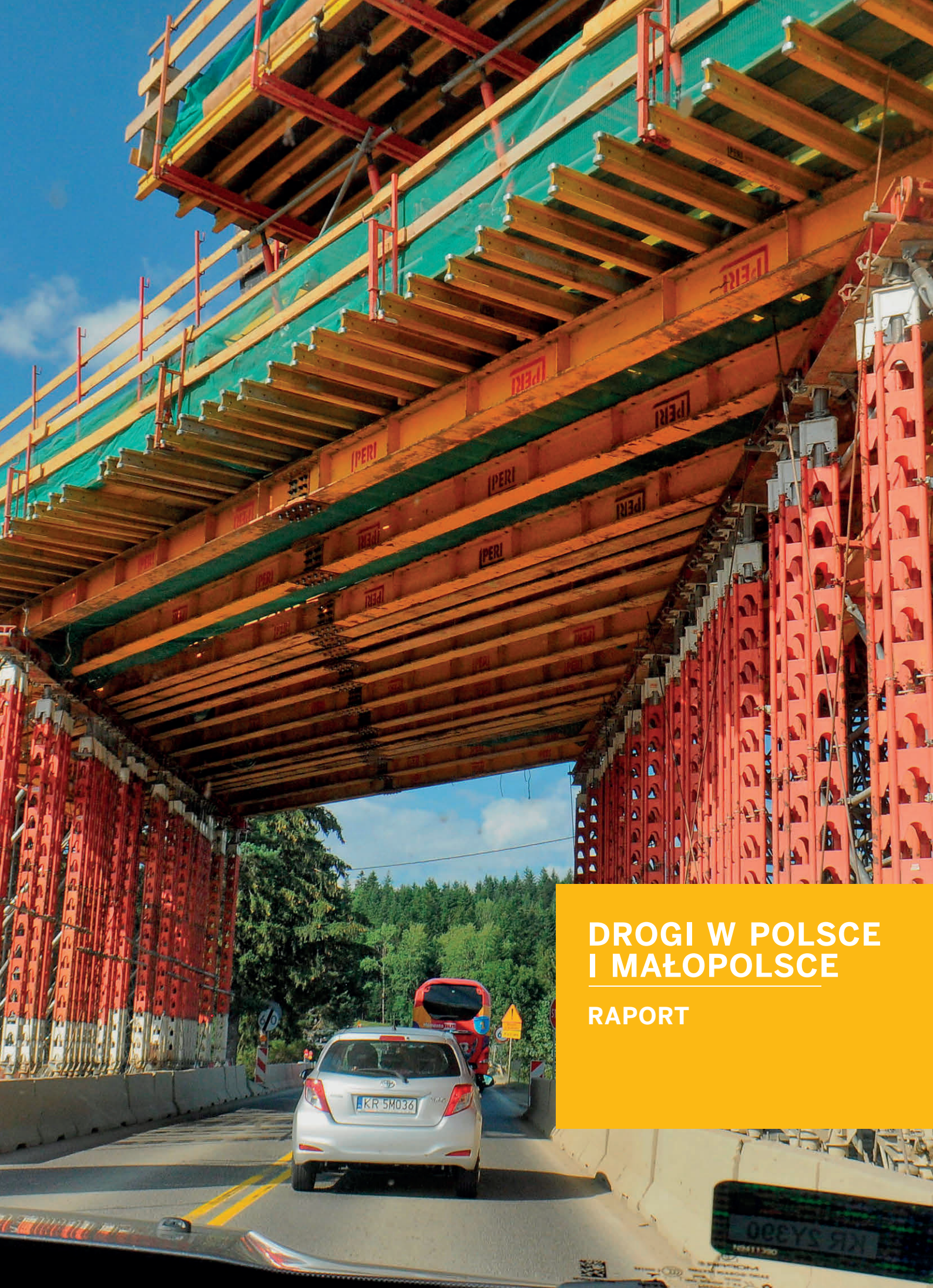
DRO  
GI

---

**Z KRAKOWA NAD MORZE W CZTERY GODZINY?  
SZYBKO I BEZ KORKÓW OD MIECHOWA PO ZAKOPANE  
I OD OŚWIĘCIMIA PO KRYNICĘ-ZDRÓJ?**

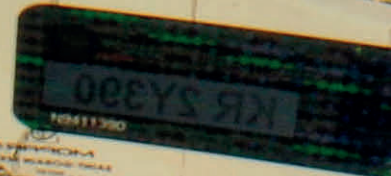
---





# DROGI W POLSCE I MAŁOPOLSCE

RAPORT



**W MAŁOPOLSCE PRZEWIDUJE SIĘ BUDOWĘ BLISKO 221 KM NOWYCH DRÓG KRAJOWYCH ZA PRAWIE 13 MILIARDÓW ZŁOTYCH. NA LISTĘ PRZYGOTOWYWANYCH INWESTYCJI TRAFIŁY M.IN. PÓŁNOCNA OBWODNICA KRAKOWA I BESKIDZKA DROGA INTEGRACYJNA, KTÓRYCH NIE BYŁO W POPRZEDNIEJ WERSJI DOKUMENTU. ZAPEWNIENIE FINANSOWANIA OTRZYMAŁA TAKŻE BUDOWA DROGI KRAJOWEJ BRZESKO – NOWY SĄCZ, TZW. SĄDECZANKA, ORAZ DROGA EKSPRESOWA S7 OD GRANICY WOJEWÓDZTWA ŚWIĘTOKRZYSKIEGO DO KRAKOWA, A TAKŻE OBWODNICE: NOWEGO SĄCZA, CHEŁMCA, ZATORA I ZABIERZOWA.**

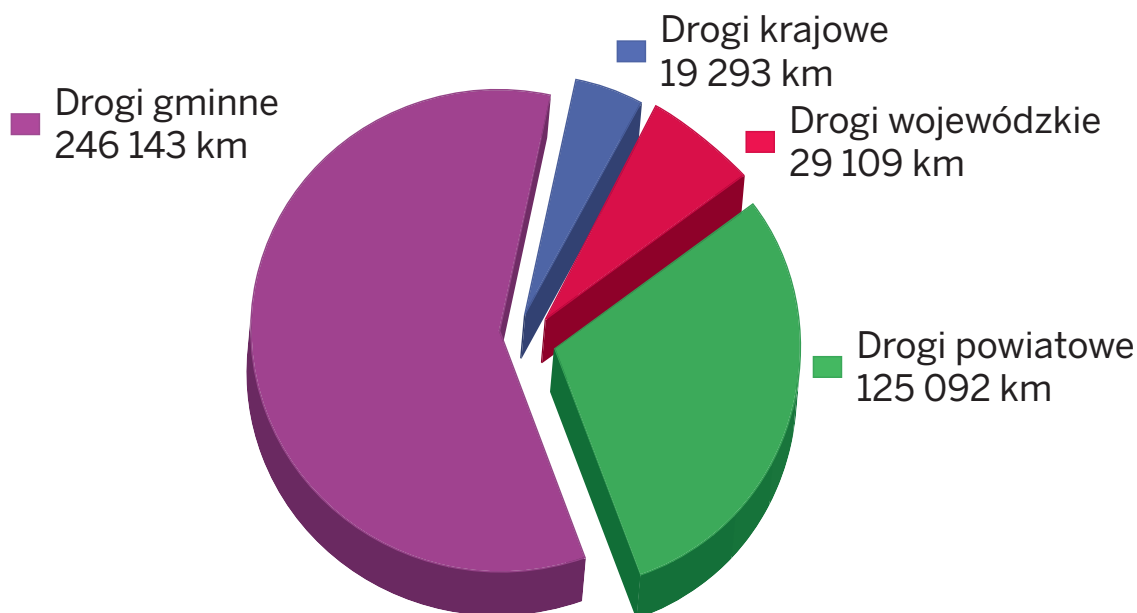
Okolo 150 mld zł kosztować ma budowa dróg ekspresowych, autostrad, odcinków niektórych dróg krajowych oraz obwodnic miast w latach 2014–2023. Jak zakłada Program Budowy Dróg Krajowych (PBDK), zdecydowana większość zadań ma być zrealizowana lub przynajmniej ruszyć przed końcem 2020 r., czyli w obecnej perspektywie unijnej, bo w kolejnej Polska uzyska zapewne znacznie mniejsze wsparcie z unijnego budżetu.

## 200 MILIARDÓW ZŁOTYCH NA DROGI

Do tego trzeba doliczyć 46,8 mld zł, jakie rząd przewidział do 2023 r. na poprawę bezpieczeństwa, utrzymanie odpowiednich standardów technicznych istniejącej sieci drogowej, przygotowanie zadań do realizacji oraz zarządzanie drogami krajowymi. W sumie na drogi wydamy zatem blisko 200 mld zł.

Dla porównania: ogólne wydatki państwa na wszystkie cele (w tym emerytury, ochronę zdrowia, wojsko, policję, szkolnictwo, naukę, administrację...) wyniosły w 2016 r. nieco ponad 360 mld zł. PBDK na lata 2014–2023 przyjął jeszcze poprzedni rząd – PO

## Kategorie Dróg Publicznych na koniec 2015 r.



i PSL, ale obecny nieco go zmodyfikował, ostatnio latem tego roku. W dokumencie czytamy m.in., że krajowa infrastruktura drogową w dalszym ciągu wymaga dużych nakładów na rozwój i zapewnienie odpowiednich standardów istniejącej sieci, aby możliwe było sprostanie potrzebom rynku, wynikającym ze wzrostu wymiany towarowej oraz stale rosnącego ruchu pasażerskiego.

Drogi krajowe stanowią zaledwie 4,6 proc. całej sieci dróg publicznych, ale odbywa się po nich ponad 60 proc. ruchu w Polsce. Konieczna jest zatem systematyczna poprawa ich stanu technicznego w celu wyeliminowania jej podstawowych ograniczeń oraz jej rozbudowa.

### GLÓWNE WADY POLSKIEJ SIECI DROGOWEJ

Wedle rządu główne wady polskiej sieci drogowej to:

- ▶ brak spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych;
- ▶ brak dostosowania sieci dróg krajowych do przenoszenia nacisku 115 kN/oś;
- ▶ ruch o dużym natężeniu, w tym samochodów ciężarowych, przebiegający przez rozwijające się wzdłuż osi drogowych tereny zabudowane.

### ROZBUDOWA DRÓG JEST KONIECZNA Z KILKU POWODÓW

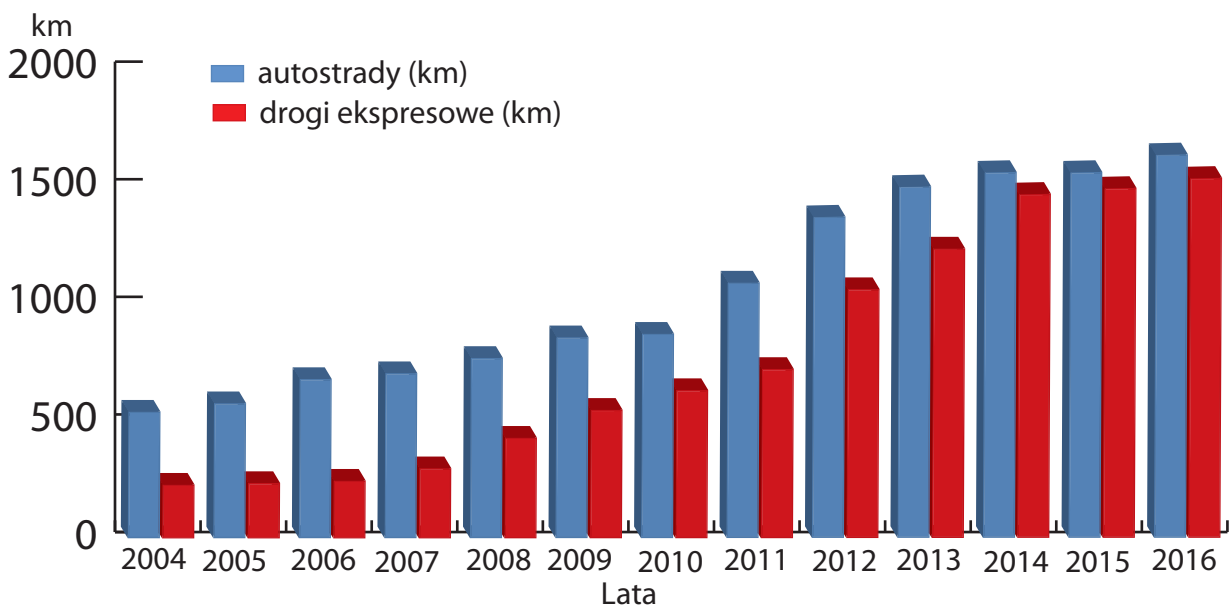
- ▶ Pierwszym jest dynamiczny wzrost udziału transportu drogowego w przewozach pasażerskich oraz towarowych na tle reszty państw unijnych.
- ▶ Drugim – przewidywany dalszy wzrost liczby pojazdów, który do 2012 r. wyprzedzał wzrost PKB (o 127 proc.) i przyrost

długości sieci dróg utwardzonych (o 27,3 proc.). Zakłada się, że przewozy realizowane transportem drogowym wzrosną od 7 do 11 mld pasażerokilometrów. Przy braku rozwoju sieci dróg krajowych przekładać się to będzie na dłuższe czasy przejazdu, zwiększone zatłoczenie na drogach, jak również rosnące ryzyko wystąpienia zdarzeń niebezpiecznych.

Mimo dużej skali podjętych inwestycji, polska sieć dróg krajowych, w tym autostrad oraz dróg ekspresowych, pozostaje nie-spójna i niewystarczająco drożna. Intensyfikacja działań inwestycyjnych na głównych ciągach dróg krajowych, w szczególności północ – południe i wschód – zachód oraz punktów styku z innymi formami transportu, w tym portami czy lotniskami, jest wyzwaniem na najbliższe lata.

Polska zobowiązała się do realizacji sieci bazowej TEN-T do 2030 roku, natomiast sieci kompleksowej do roku 2050. W obliczu dynamicznego wzrostu transportu drogowego, zarówno w kontekście przewozów towarowych, jak i pasażerskich, oraz mając na uwadze wciąż niedostatecznie rozwiniętą sieć drogową, Polska nadal stoi przed wyzwaniem dokończenia budowy spójnej sieci autostrad i dróg ekspresowych, która umożliwi wzrost spójności międzyregionalnej, przyczyniając się do pełnego wykorzystania potencjału gospodarczego kraju.

Rząd zdaje sobie sprawę, że dobrze rozwinięta i nowoczesna sieć autostrad, dróg ekspresowych oraz dróg szybkiego ruchu jest warunkiem właściwego funkcjonowania krajów rozwiniętych gospodarczo. Dlatego w Polsce w latach 2004–2016 nastąpiło ponad czterokrotne wydłużenie sieci autostrad i dróg ekspresowych.



Długość dróg ekspresowych i autostrad w Polsce. Źródło: PBDK

Rok	KFD	Budżet państwa	RAZEMKFD+BP
2004	875 314,90	3 129 979,70	4 005 294,60
2005	2 878 383,40	2 915 398,60	5 793 782,00
2006	4 721 886,10	2 586 813,70	7 308 699,80
2007	3 074 605,20	6 697 241,40	9 771 846,60
2008	1 950 770,80	11 382 837,70	13 333 608,50
2009	10 111 188,70	8 130 044,60	18 241 233,30
2010	16 937 016,50	2 985 875,20	19 922 891,70
2011	23 650 966,20	2 570 660,70	26 221 626,90
2012	19 656 028,50	2 729 640,20	22 385 668,70
2013	10 507 274,90	2 848 180,70	13 355 455,60
2014	6 577 086,83	2 828 372,56	9 405 459,39
2015	8 635 950,06	2 852 217,30	11 488 167,36
2016	12 782 905,59	2 948 507,00	15 731 412,59
<b>RAZEM</b>	<b>122 359 377,68</b>	<b>54 605 769,36</b>	<b>176 965 147,04</b>

Wydatki na budowę dróg ekspresowych i autostrad z Krajowego Funduszy Drogowego i budżetu państwa. Źródło: PBDK

### SCHEDA PO POPRZEDNIKACH

Celem Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 było m.in. przygotowanie i realizacja najważniejszych ciągów drogowych TEN-T. Łączna wartość wydatków Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015 wynosiła 82,8 mld zł.

W ramach Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015, który stanowił kontynuację Programu Budowy Dróg Krajowych na lata 2008–2012 od listopada 2007 r. do końca 2016 r. zrealizowano:

- ▶ 975,3 km autostrad,
- ▶ 1273,6 km dróg ekspresowych,
- ▶ 73 obwodnice.

Zakładany w PBDK na lata 2011–2015 próg 66 proc. dróg krajowych o dobrej nawierzchni został osiągnięty w 2013 r. Stało się to dzięki kumulacji prac związanych z organizacją EURO 2012.

W kolejnych latach widać jednak postępujący spadek udziału dróg w stanie dobrym, co wskazuje na konieczność zwiększenia nakładów na utrzymanie i przebudowę istniejącej sieci dróg krajowych.

Nadal realizowane są prace polegające na dokończeniu zadań ujętych w Programie Budowy Dróg Krajowych na lata 2011–2015. Według stanu na 31 grudnia 2016 r. łączna długość sieci dróg ekspresowych i autostrad wynosiła:

- ▶ 3162 km
- w tym:
- ▶ 1631 km autostrad,
  - ▶ 1531 km dróg ekspresowych.

Sieć autostrad była na koniec 2016 r. ukończona w około 81,5 proc. i jest nadal w trakcie realizacji. Zakończono m.in. budowę ciągu autostrady A4. Stworzenie pełnej sieci autostrad wymaga uzupełnienia: autostrady A1 o odcinek Pyrzowice – Tuszyn, au-

tostrady A2 o odcinek pomiędzy obwodnicą Warszawy a Terespołem (z wyłączeniem istniejącej obwodnicy Mińska Mazowieckiego) oraz przebudowę południowej nitki A18.

Sieć dróg ekspresowych zrealizowano w zaledwie 27 proc. Nie zakończono realizacji żadnego ciągu ekspresowego, a istotne ciągi stanowią obecnie tylko dwie drogi ekspresowe: S3 pomiędzy Szczecinem a autostradą A2 oraz S8 pomiędzy Wrocławiem a autostradą A1. Pozostałe odcinki w zakresie dróg ekspresowych są zdecydowanie krótsze i brakuje im wystarczającej ciągłości. W obszarze istniejących autonomicznych odcinków synergia z całą siecią autostrad i dróg ekspresowych pojawi się dopiero po ich połączeniu w dłuższe ciągi (w szczególności S1, S3, S5, S7, S8, S17, S19, S61 Via Baltica).

### DROGI NIE FUNKCJONUJĄ W PRÓŻNI

Nie można mówić o rozwoju dróg w oderwaniu od innych rodzajów transportu oraz zobowiązań międzynarodowych. Drogi zajmują relatywnie dużo terenu w stosunku do liczby przewożonych towarów i osób, wiążą się też z wysokimi kosztami zewnętrznymi, jak obciążenie środowiska hałasem, emisjami, kosztami społecznymi w związku z kolizjami i wypadkami.

Jeśli uwzględnimy wszystkie takie koszty, to transport drogowy jest konkurencyjny wobec innych rodzajów transportu jedynie na średnich dystansach. Dlatego trzeba rozpatrywać rozwój dróg krajowych komplementarnie z pozostałymi gałęziami transportu, w szczególności z transportem kolejowym. Takie podejście jest obecnie jednym z fundamentów polityki transportowej UE. Jeśli chodzi o zobowiązania międzynarodowe, to na terenie Polski zostały zlokalizowane dwa korytarze sieci bazowej transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T, obejmujące najważniejsze ciągi komunikacyjne sieci bazowej obsługujące przewozy dalekobież-

ne i mające w szczególności za zadanie usprawnić połączenia transgraniczne w ramach Unii Europejskiej. Korytarze sieci bazowej przecinają co najmniej dwie granice i obejmują, w miarę możliwości, co najmniej trzy rodzaje transportu. W przypadku Polski są to korytarze: ► Morze Bałtyckie – Adriatyk oraz ► Morze Północne – Morze Bałtyckie. Ponadto ustanowione zostały węzły sieci bazowej TEN-T. W Polsce są to: ► Gdańsk, ► Katowice, ► Kraków, ► Łódź, ► Poznań, ► Szczecin, ► Warszawa i ► Wrocław.

Niestety, polskim odcinkom dróg wyższych kategorii wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej TEN-T brakuje ciągłości. Planowane jest, aby przedsięwzięcia przewidziane do realizacji w okresie 2014–2023 przyczyniły się w jak największym stopniu do zakończenia sieci bazowej TEN-T i istotnego uzupełnienia sieci kompleksowej.

Polska wraz z innymi krajami Europy Środkowo-Wschodniej zaangażowana jest w rozwijanie międzynarodowego szlaku drogowego Via Carpatia, który w ramach negocjacji z Komisją Europejską nad nowymi wytycznymi UE dla sieci TEN-T w 2013 r. został uwzględniony jako element tej sieci. Na terenie Polski, w skład szlaku drogowego Via Carpatia wchodzi odcinki dróg: S61, S16, S19 pomiędzy m. Budzisko, Suwałki, Ełk, Białystok, Lublin, Rzeszów, Barwinek.

Inicjatywa korytarza Via Carpatia, którego głównym elementem jest droga ekspresowa S19 od granicy ze Słowacją w Barwinku aż do Białegostoku (Knyszyn), ma być priorytetem w następnych latach, w szczególności w zakresie przyspieszenia prac przygotowawczych, tak by była możliwa jak najszybsza jej realizacja (będzie łączyć przecież kraje bałtyckie z krajami wschodniej flanki UE oraz jej wschodnich sąsiadów).



Przebieg Via Carpatia. Źródło: PBDK

Rządowy PBDK na lata 2014–2023 zmierza do zbudowania systemu połączeń drogowych odpowiadających rosnącemu potrzebom dynamicznie rozwijającego się kraju, w tym zwiększenia gęstości dróg ekspresowych z 3,9 km na 1000 km kw. do 12 km na 1000 km kw. oraz zwiększenia gęstości autostrad i dróg ekspresowych z 8,7 km na 1000 km kw. do 17,5 km na 1000 km kw.

### **SKĄD PIENIĄDZE NA DROGI**

Zadania ujęte w PBDK finansowane są z budżetu państwa i środków UE (prace przygotowawcze, zarządzanie drogami krajowymi, utrzymanie bieżące, remonty dróg krajowych, przebudowy i rozbudowy dróg oraz działania poprawiające bezpieczeństwo ruchu drogowego, a także wydatki majątkowe: inwestycje kubaturowe i zakupy dóbr gotowych oraz zadania związane z ochroną środowiska), Krajowego Funduszu Drogowego (ulożonego w Banku Gospodarstwa Krajowego; wpływa doń m.in. opłata paliwowa oraz innych źródeł (np. przez koncesjonariuszy).

### **MAŁOPOLSKA (WRESZCIE) POJEDZIE?**

W Małopolsce zmodyfikowany w lipcu tego roku PBDK przewiduje budowę 220,5 km nowych dróg krajowych za prawie 12 mld 789 mln zł. Na listę przygotowywanych inwestycji trafiły m.in. Północna Obwodnica Krakowa i Beskidzka Droga Integracyjna, których nie było w poprzedniej wersji dokumentu.

Obie znajdują się w ciągu drogi ekspresowej S52. Zapewnienie finansowania otrzymała także budowa drogi krajowej nr 75 Brzesko – Nowy Sącz, tzw. sądeczanka, oraz droga ekspresowa S7 od granicy województwa świętokrzyskiego do Krakowa, a także obwodnice: Nowego Sącza, Chełmca, Zatora na DK 28 i Zabierzowa na DK 79.

W ramach rządowego programu na lata 2014–2023 trwa już budowa drogi ekspresowej S7 Lubień – Rabka (realizacja w latach 2016–2020) i obwodnicy Dąbrowy Tarnowskiej (realizacja w latach 2016–2019).

Pierwszą ukończoną inwestycją z aktualnego PBDK jest oddany latem tego roku drugi odcinek wschodniej obwodnicy Krakowa w ciągu drogi ekspresowej S7 od ul. Igołomskiej do Christo Botewa z nowym mostem na Wiśle. Budowano go w latach 2014–2017. Z Generalnego Pomiaru Ruchu w 2015 r. wynika, że średni dobowy ruch w Małopolsce to 14 580 pojazdów na drogach krajowych, czyli aż o 3 tys. więcej od średniej krajowej. Największe natężenie występuje wokół Krakowa. Rekordy bije fragment południowej obwodnicy miasta w ciągu autostrady A4 pomiędzy węzłami Kraków Tynec – Kraków Sidzina: średnio na dobę przejeżdża tamtędy... 64 066 pojazdów.

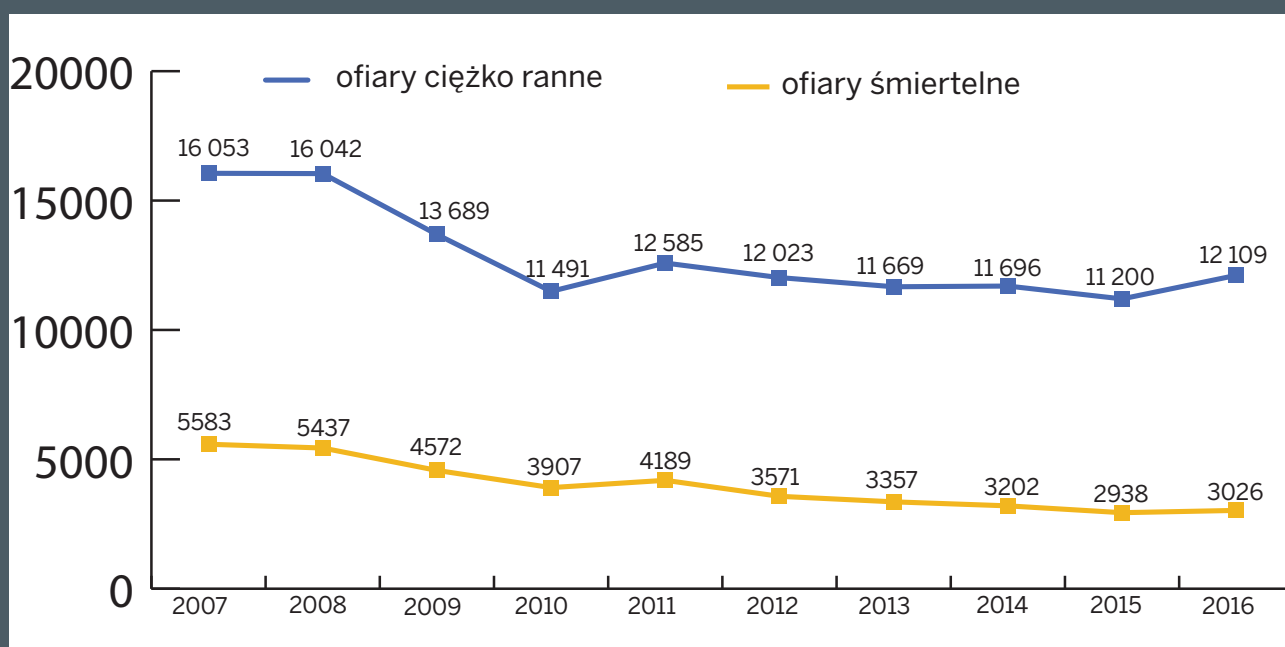
**SIEĆ AUTOSTRAD NA KONIEC 2016 ROKU UKOŃCZONA BYŁA W OKOŁO 81,5 PROC. ZAKOŃCZONO M.IN. BUDOWĘ CIĄGU AUTOSTRADY A4. STWORZENIE PEŁNEJ SIECI WYMAGA JEDNAK UZUPEŁNIENIA: AUTOSTRADY A1 O ODCINEK PYRZOWICE – TUSZYN, A2 O ODCINEK POMIĘDZY OBWODNICĄ WARSZAWY A TERESPOLEM ORAZ PRZEBUDOWĘ POŁUDNIOWEJ NITKI A18. SIEĆ DRÓG EKSPRESOWYCH ZREALIZOWANO W ZALEDWIE 27 PROC. NIE ZAKOŃCZONO REALIZACJI ŻADNEGO CIĄGU EKSPRESOWEGO.**



## BEZPIECZEŃSTWO NA POLSKICH DROGACH

Na polskich drogach jest dziś dużo bezpieczniej niż na początku wieku. Od 2004 r. (z wyjątkiem 2006 r., gdy nastąpiło okresowe pogorszenie sytuacji) liczba osób zabitych i ciężko rannych w wypadkach drogowych systematycznie maleje – średnio o (odpowiednio) 9 i 6 proc. rocznie. Od 2006 r. liczba zabitych zmniejszyła się o 44 proc., a ciężko rannych w wypadkach o 23 proc. W tym samym okresie liczba wypadków na polskich drogach zmniejszyła się o 29 proc.

Mimo pozytywnych trendów Polska nadal zajmuje niekorzystne miejsce w rankingu bezpieczeństwa państw Unii Europejskiej. W latach 2013–2015 r. sytuacja znacząco nie poprawiła się. W 2016 r. doszło nawet do lekkiego pogorszenia. Tymczasem w 2004 r., wstępując do Unii Europejskiej, Polska zobowiązała się do realizacji polityki unijnej również w zakresie bezpieczeństwa drogowego. Przyjęty na początku dekady unijny dokument „W kierunku europejskiego obszaru bezpieczeństwa ruchu drogowego” zakłada zmniejszenie o połowę liczby śmiertelnych ofiar wypadków drogowych do 2020 roku.



Zabici i ciężko ranni na drogach publicznych. Źródło: GUS.



## PRIORYTETY INWESTYCYJNE RZĄDU







# Serce Małopolski bije w Kraków Airport

Kraków Airport to nowoczesny, regionalny port lotniczy. Jest nie tylko świetną wizytówką Małopolski, ale także jej sercem. Zdrowym i mocno bijącym. Doskonale się rozwija, a dzięki niemu rozwija się Małopolska. Aby jednak dalej tak się działo, musi inwestować, a najważniejszą inwestycją jest nowy pas startowy.

Rozbudowa lotniska musi współgrać z rozwojem regionu, powinna być też częścią inteligentnego miasta (smart city). I tak się dzieje. Rozwój Kraków Airport został uwzględniony w Strategii Rozwoju Krakowa, Powiatu Krakowskiego, Województwa Małopolskiego, a także w strategiach sąsiadujących z lotniskiem gmin Zabierzów i Liszki.

## NIE TYLKO ALFA I BRAVO

Kraków Airport w ubiegłym roku zakończył m.in. rozbudowę i przebudowę terminalu oraz wewnętrznego układu komunikacyjnego. Wcześniej zakończyły się inwestycje w strefie operacyjnej lotniska, które obejmowały przebudowę dróg kołowania Alfa, Bravo, Charlie, Delta, Golf i Fokstrot oraz rozbudowę płyt postojowych. Wszystkie prace przebiegały etapowo, przy zachowaniu ciągłości obsługi ruchu statków powietrznych, bez ograniczania operacji lotniczych.

W tym roku rozpoczął się remont najstarszej części płyty postojowej. I jest on prowadzony etapami. Podczas robót część stanowisk postojowych dla samolotów i dróg kołowania została wyłączona z użytkowania. W związku z tym czasowo nie będzie można korzystać z rękawów. A dla pasażerów zostały wyznaczone dodatkowe przejścia, którymi mogą bezpiecznie dojść z samolotu do terminalu lub z terminalu do samolotu.

Wszystkie lotniskowe służby, m.in.: agenci handlingowi, przedstawiciele Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i pracownicy lotniska odpowiedzialni za ten remont, operacyjne działanie lotniska, bezpieczeństwo i ochronę portu współpracują ze sobą, aby remont w jak najmniejszym stopniu wpływał na funkcjonowanie lotniska. Procentuje tu doświadczenie współpracy przy poprzedniej inwestycji prowadzonej w strefie operacyjnej lotniska.

Wspomnieć trzeba i o tym, że latem oddano do użytku kładkę łączącą hotel Hilton Garden Inn Kraków Airport z parkingiem i terminalem. Pasażerowie mogą więc teraz korzystać z przejścia nadziemnego i dotrzeć z hotelu bezpośrednio do terminalu.

## NOWA DROGA STARTOWA

Najważniejszym zadaniem inwestycyjnym, które w tej chwili stoi przed krakowskim lotniskiem, jest budowa nowej drogi startowej. W maju ubiegłego roku ogłoszono tę decyzję. Poprzedzając ją analizy wykluczyły możliwość przebudowy obecnej drogi startowej bez długookresowego zamknięcia lotniska.

Wśród obligatoryjnych warunków wykonawcy analiz, będących podstawą do podjęcia tej kluczowej dla portu decyzji, były m.in. wymóg posiadania doświadczenia w pracach nad przygotowaniem tego typu inwestycji, a także wykwalifikowany zespół. Kryteria te spełniła firma ARUP, która działa ponad 60 lat, obejmując swoim zakresem dziedziny takie jak infrastruktura, budownictwo, energetyka, rewitalizacja i regeneracja obszarów miejskich, architektura oraz przemysł. Firma ta współpracowała wcześniej m.in. z lotniskami: Amsterdam – Schiphol, London – Gatwick, Indonezja – Bali, Rio de Janeiro, Florencja czy z Lotniskiem Chopina w Warszawie.

Wybór wariantów nowej drogi startowej poprzedzony został wieloma analizami. Brano pod uwagę różne uwarunkowania – geograficzne (róża wiatrów, ukształtowanie terenu), operacyjne, przeszkodowe, dostępność gruntów, środowiskowe, finansowe. Do dalszych prac Kraków Airport skierował dwa racjonalne i porównywalne pod względem oddziaływania na środowisko warianty inwestycyjne (północny oraz centralny). Przepisy prawa nakładają na inwestora obowiązek wskazania preferowanego wariantu realizacji planowanej inwestycji. Jednym z powodów rekomendacji dla wariantu północnego jest niewielka zmiana wpływu na otoczenie w stosunku do oddziaływania operacji lotniczych wykonywanych na obecnej drodze startowej.

Droga startowa to nie tylko beton, ale i skomplikowana infrastruktura, która będzie służyć do wykonywania bezpiecznych startów i lądowań, także w bardzo trudnych warunkach atmosferycznych.

Od lata 2016 roku do lata 2017 r. przeprowadzona została inwentaryzacja przyrodnicza. Obecnie trwają ostatnie prace przed złożeniem raportu środowiskowego do Regionalnej Dyrekcji Ochrony Środowiska (RDOŚ). O dalszym postępowaniu będzie decydować RDOŚ, który wyda decyzję określającą wariant inwestycji budowy nowej drogi startowej.

## BRAMA I MOTOR ROZWOJU

Lotnisko jest bramą do Małopolski, ale także motorem jej rozwoju. Nic więc dziwnego, że chwalą się nim w materiałach promocyjnych nie tylko Kraków, Zabierzów i Liszki, ale także Małopolska.

Kraków to ważny ośrodek biznesowy i naukowy, kulturalny i historyczny. Silnie rozwinięty w Krakowie i Małopolsce sektor turystyczny, usługowy oraz przemysł spotkań przekłada się bezpośrednio na PKB miasta i regionu. Krakowskie lotnisko z racji funkcjonowania 8. Bazy Lotnictwa Transportowego jest również elementem obronności kraju.

Obserwując tendencje na rynku światowym, zespół krakowskiego lotniska wymienia się doświadczeniami ze specjalistami z całego świata na różnych płaszczyznach, także inwestycyjnych. Krakowskie lotnisko zmieniło strategię rozwoju grupy kapitałowej, dostosowując jej działania do obecnych warunków rynkowych i trendów. Długookresowa wizja jego rozwoju jest też zawarta w planie generalnym, który określa jego rozwój do roku 2036 – droga startowa jest kluczowym elementem infrastruktury lotniska.

## BOGATA SIATKA POŁĄCZEŃ

Dla krakowskiego portu lotniczego ważne jest też utrzymanie zdwywersyfikowanej siatki połączeń lotniczych i szerokiej gamy przewoźników. Pasażerowie liczą na udogodnienia podczas podróży, łatwy dojazd i możliwość oczekiwania na lot w komfortowych warunkach. Dla linii lotniczych ważna jest zaś szybkość, sprawność obsługi i dobra współpraca z regionem.

Aby nadążyć za współczesnymi zmianami – na bardzo konkurencyjnym rynku lotniczym – Kraków Airport musi więc stale inwestować w najnowocześniejsze rozwiązania, systemy, urządzenia, innowacyjne rozwiązania, a także infrastrukturę oraz ludzi.

Kraków Airport to nie tylko węzeł komunikacyjny, ale także modelowy przykład dobrej współpracy międzygałęziowej. Szybki dojazd do lotniska podnosi atrakcyjność oferty portu lotniczego, a to wymaga współpracy wielu instytucji. Liczymy więc na to, że droga wojewódzka 774 zostanie przeniesiona na drugą stronę autostrady, powstanie Trasa Balicka, wybudowany zostanie nowy węzeł autostradowy. Dzięki temu jeszcze szybciej i wygodniej będzie można dotrzeć do Kraków Airport.

## LOTNISKO WSPIERA SĄSIADÓW

Lotnisko stanowi także integralną część lokalnej społeczności. Dlatego też podejmuje działania, których celem jest budowanie dobrych i trwałych relacji z mieszkańcami gmin sąsiadujących



Historia lotnictwa w Balicach, najpierw wojskowego, a od 1964 r. również cywilnego, ma już blisko osiemdziesiąt lat. Tak port lotniczy wyglądał w 1991 roku

z portem. Od kilku lat realizowany jest program grantowy „Wspieramy Sąsiadów”, w ramach którego dofinansowano ponad 130 lokalnych inicjatyw.

W odpowiedzi na sugestie mieszkańców powstał też nowy program, z którego będą finansowane projekty służące mieszkańcom sołectw położonym najbliżej portu lotniczego. W tym roku przeprowadzono pilotażową edycję – dofinansowanych zostało 7 projektów inwestycyjnych. Kraków Airport dofinansuje m.in. budowę skweru przy Domu Ludowym w Szczylicach, rozbudowę monitoringu wizyjnego w Aleksandrowicach, budowę ogrodzenia przy remizie OSP oraz monitoring wizyjny w Morawicy, „aktywne” przejście dla pieszych w Cholerzynie, zakup i montaż żaluzji w oknach sali gimnastycznej w Zespole Szkolno-Przedszkolnym w Balicach, w której również mają miejsce spotkania mieszkańców, oraz kącik dydaktyczny przy Centrum Rekreacyjno-Sportowym w Mnikowie.

Po spotkaniach informacyjnych przedstawiciele Kraków Airport z mieszkańcami okolic lotniska rozpoczęło również współpracę z Wojewódzkim Funduszem Ochrony Środowiska nad przygotowaniem do wdrożenia „Programu na rzecz poprawy klimatu akustycznego”. Jego strategicznym celem jest obniżenie poziomu oddziaływania akustycznego lotniska. Niezależnie od tego programu Kraków Airport, jako pierwsze lotnisko w Polsce, zaprosił do współpracy na rzecz poprawy klimatu akustycznego przedstawiciele samorządów województwa, powiatu i gmin okołolotniskowych.

Krakowskie lotnisko jest strategicznym ogniwem infrastruktury naszego regionu, a nowa droga startowa jest w tej chwili najważniejszą inwestycją Małopolski. Gwarantuje bowiem niezakłócone funkcjonowanie układu komunikacyjnego województwa małopolskiego.

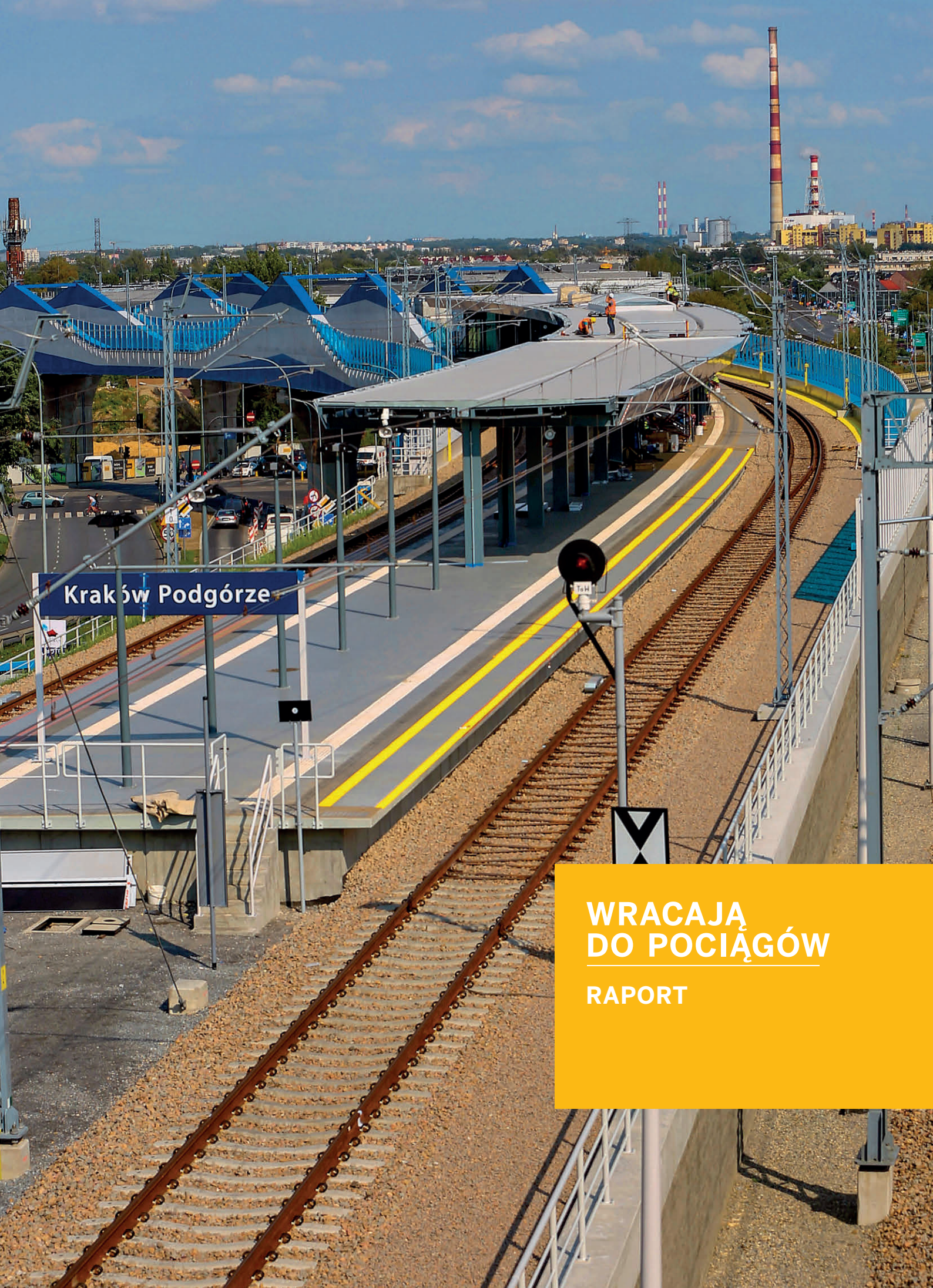
RA  
PORT

KO  
LE  
JE

---

**PO LATACH KOLEJ ODZYSKUJE ZAUFANIE POLAKÓW.  
W MAŁOPOLSCE POSTĘPY SĄ SZYBKIE DZIĘKI CORAZ LEPSZEJ  
OFERCIE: SKRÓCENIU CZASU PODRÓŻY, KOMFORTOWEMU  
TABOROWI, DOSTĘPNOŚCI STACJI**

---



Kraków Podgórze

**WRACAJĄ  
DO POCIĄGÓW**

**RAPORT**

**– BARIERĄ WIĘKSZEGO WYKORZYSTANIA KOLEI W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH JEST GŁÓWNIE NIEDOSTATECZNA I NIEDOPASOWANA OFERTA HANDLOWA BĘDĄCA EFEKTEM ZARÓWNO UWARUNKOWAŃ INFRASTRUKTURALNYCH, JAK I ORGANIZACYJNYCH**  
**– MÓWI WICEPREMIER MATEUSZ MORAWIECKI**

Od 1989 r. długość eksploatowanych linii kolejowych zmniejszyła się z blisko 24 tys. km do 22,5 tys. km w 2000 r. i do 19,3 tys. km w 2015 r. Malą również liczba przewożonych towarów i pasażerów. Ta tendencja zaczęła się ostatnio zmieniać wraz z wyraźną poprawą jakości linii kolejowych oraz taboru. Zdecydowanie polepsza się oferta regionalnych przewoźników oraz spółki PKP InterCity, która w 2016 r. zanotowała po raz pierwszy od lat dodatni wynik finansowy (ponad 47 mln zł) przy około 1,77 mld zł przychodów ze sprzedanych biletów i 38,5 mln przewiezionych pasażerów.

## **POTENCJAŁ DO WZROSTU**

Udział kolei w transporcie towarów w Polsce jest niższy od średniej unijnej. Wynika to m.in. z wysokich kosztów udostępniania infrastruktury oraz jej stanu technicznego.

Barierami w wykorzystaniu kolei do przewozu towarów jest sposób organizacji przewozu towaru, czas, miejsce przeładunku i bezpieczeństwo towarów. Z drugiej strony – jak czytamy w rządowej Strategii Odpowiedzialnego Rozwoju – „kolejowy transport towarowy ma potencjał do wzrostu, dzięki unowocześnieniu infrastruktury liniowej oraz rozwojowi intermodalności transportu”.

W obsłudze przewozów pasażerskich w przypadku kolei występują ograniczenia liczby obsługiwanych połączeń. Jak zauważa wicepremier Mateusz Morawiecki, barierą większego wykorzystania kolei w przewozach pasażerskich jest głównie niedostateczna i niedopasowana oferta handlowa, będąca efektem zarówno uwarunkowań infrastrukturalnych (niska prędkość, z jaką mogą poruszać się pociągi), jak i organizacyjnych (niska, niedostateczna częstotliwość kursowania pociągów wiążąca się z ograniczeniami finansowymi w ich zamawianiu). Dodatkowym wyzwaniem jest stan techniczny i wyposażenie mniejszych przystanków kolejowych oraz dworców, które nie spełniają współczesnych oczekiwań podróżnych, a także nie są wystarczająco zintegrowane z układem lokalnego transportu publicznego, co ma szczególne znaczenie w ułatwieniu przemieszczania się.

## **CZAS NA KOLEJ**

To się jednak coraz szybciej zmienia – na korzyść. Dzięki inwestycjom poprawia się bezpieczeństwo i komfort podróżowania.



Za sprawą modernizacji i przebudowy tras m.in. na liniach Poznań – Wrocław, Warszawa – Lublin, Kraków – Katowice czy Warszawa – Białystok polepsza się atrakcyjność kolejowego transportu pasażerskiego w ruchu międzyaglomeracyjnym.

Poprawia się także komfort podróżowania koleją w aglomeracjach. Prowadzone są prace na linii obwodowej w Warszawie, na linii Kraków Główny Towarowy – Rudzice wraz z dobudową torów linii aglomeracyjnej na odcinku Kraków Główny – Kraków Płaszów – Kraków Bieżanów czy na linii Sosnowiec – Katowice – Tychy. Dzięki prowadzonym modernizacjom skraca się czas podróży: np. na trasie z Warszawy do Lublina z 2 h 15 min do 1 h 30 min.

Liczne inwestycje zwiększają komfort obsługi na stacjach i przystankach kolejowych. Powstają nowe, wyższe perony, które ułatwiają wsiadanie i wysiadanie z pociągu. Perony wyposażane są też w pasy ostrzegawcze dla niewidomych i słabowidzących, a dojścia do peronów – w pochylnie. Budowane są windy, wprowadzane jest również czytelne oznakowanie na stacjach, nowe oświetlenie, wiaty i ławki.

Dzięki modernizacjom poprawia się poziom bezpieczeństwa. Montowane jest lepsze oświetlenie oraz monitoring przejść i peronów. Poprawia się też bezpieczeństwo ruchu kolejowego i drogowego. Budowane są bezkolizyjne przejazdy nad lub pod torami, zwiększa się także poziom zabezpieczeń na przejazdach kolejowo-drogowych.

## PRZYSPIESZENIE NA TORACH

Zgodnie z zaleceniami Komisji Europejskiej Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa doprowadziło do uproszczenia i przyspieszenia procedur związanych z przygotowaniem oraz realizacją inwestycji kolejowych. Stworzono podstawy prawne przyspieszające procesy inwestycyjne: zaktualizowany został Krajowy Program Kolejowy oraz zmieniona ustawa o transporcie kolejowym. Działania te umożliwiają spółce PKP Polskie Linie Kolejowe realizację ambitnego programu modernizacji infrastruktury.

W ramach aktualizacji KPK wartość zadań w programie określono na około 66,5 mld zł. Aktualizacja KPK pozwoliła m.in. na zwiększenie zakładanego celu podstawowego programu do 9 tys. km przebudowanych torów (z 8,5 tys. km). Tylko w samym 2016 roku ogłoszonych zostało ponad 300 przetargów na inwestycje w ramach KPK.

Inwestycje na torowiskach są kluczowe, bo od nich zależy tempo i bezpieczeństwo kursowania pociągów, czas przejazdów, a więc atrakcyjność kolei jako głównego środka transportu – zarówno na długich, jak i krótszych trasach. Jak mówi Ireneusz Merchel, prezes realizującej gigantyczne inwestycje spółki PKP PLK, w najbliższych latach trasy kolejowe z komfortowymi przystankami, m.in. Kraków Zabłocie i Kraków Podgórze, będą spełniać wszystkie oczekiwania pasażerów. Na realizację tych inwestycji w województwie małopolskim przewidzianych jest ponad 9 miliardów złotych.

Krajowy Program Kolejowy obejmuje ponad 220 inwestycji. Od początku 2017 r. spółka podpisała umowy na realizację pro-

jektów o wartości 16 mld zł. Małopolska istotnie korzysta z programu. Tylko 2 października w Krzeszowicach podpisano dwie umowy o wartości prawie miliarda złotych na modernizację linii między Krzeszowicami a Trzebinia, na trasie Kraków – Katowice oraz na odcinek Trzebinia – Oświęcim, na ważnej linii do Zebrzydowic.

## KOLEJOWE OTWARCIE KRAKOWA

Już w grudniu nie tylko mieszkańcy Krakowa i Małopolski skorzystają z nowej łącznicy kolejowej Kraków Zabłocie – Kraków Krzymionki. Inwestycja, na którą przeznaczono 348 mln zł, skróci podróż z Krakowa do Zakopanego, ale także istotnie usprawni ruch pociągów aglomeracyjnych. Przedsięwzięcie oznacza również dobry dostęp do kolei z dwóch komfortowych przystanków – Kraków Zabłocie i Kraków Podgórze. Jej budowa oraz czynna od czerwca łącznica w Suchej Beskidzkiej tworzą nowe możliwości małopolskiej sieci kolejowej.

– Kolejowe otwarcie w Krakowie, bez którego miasto nie zyskałoby nowoczesnej komunikacji, to dobudowa dwóch torów aglomeracyjnych między Krakowem Głównym a Płaszowem. Miliardowe przedsięwzięcie stworzy oczekiwane wygodniejsze i sprawniejsze połączenia w mieście. Powstaną nowe węzły przesiadkowe, dodatkowe przystanki: Złocien i Kraków Grzegórzki, które zwiększą integrację kolei z komunikacją miejską. Zyska komunikacja regionalna oraz poprawią się podróże międzyregionalne między Małopolską a innymi województwami – mówi nam prezes Merchel (więcej szczegółów w Wolnym Forum). Dodaje, że krótsze podróże w Małopolsce i aglomeracji krakowskiej będą także możliwe dzięki inwestycji PLK na trasie Kraków Płaszów – Podbory Skawińskie, wartej 175 mln zł.

Ważnym dla mieszkańców, przedsiębiorców i gospodarki przedsięwzięciem jest modernizacja trasy E30 Kraków – Rzeszów. Dzięki niej podróże stały się krótsze, a czas przejazdu najszybszych pociągów z Krakowa do Tarnowa i dalej do Rzeszowa wynosi około 1h 45 min, a będzie jeszcze krótszy. Podróżowanie na trasie stało się już wygodniejsze – pasażerowie korzystają z dobrze wyposażonych i oznakowanych stacji i przystanków, które zapewniają oczekiwane warunki obsługi dla wszystkich podróżnych. Inwestycja pozytywnie wpływa na dostępność do miejsc pracy i szkół.

Podobne znaczenie ma realizowana modernizacja trasy E30 w kierunku Katowic, która od 2016 r. zdecydowanie przyspieszyła. Oczekiwany efektem będzie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy stolicami województw śląskiego i małopolskiego do jednej godziny. Podobny będzie czas przejazdu z Krakowa do Oświęcimia. Do wybrania kolei zachęcać mają również odnowione i wygodniejsze stacje i przystanki. Dla gospodarki ważny będzie dobry standard trasy przygotowanej do przewozów towarowych.

Grzegorz Stawowy, prezes spółki Koleje Małopolskie, wspomina, że na początku XXI wieku pociągi kursujące po województwie małopolskim systematycznie obniżały prędkość, wydłużały czas przejazdu, a pasażerowie odchodzili od kolei na rzecz rosnącej liczby przewoźników drogowych. Rozpoczęcie robót



SW 7660

modernizacyjnych na trasach z Krakowa do Wieliczki, Tarnowa, Rzeszowa czy Kielc paradoksalnie jeszcze bardziej umocniło ten trend.

### **WRACAJĄ PASAŻEROWIE**

– Potężna skala utrudnień podczas remontów torów, pociągi odwoływane przez brak przepustowości linii kolejowych oraz notoryczne opóźnienia zniechęcały do podróżowania koleją – mówi Grzegorz Stawowy, wyjaśniając jednocześnie, że rewolucję na małopolskich torach przyniósł dopiero grudzień 2014 roku. Właśnie wtedy wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2014/15, Koleje Małopolskie rozpoczęły działalność przewozową, uruchamiając pierwsze pociągi na trasie Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia. Znakiem rozpoznawczym nowego przewoźnika był cykliczny rozkład jazdy (kursy co 30 minut), nowoczesny tabor (fabrycznie nowe pojazdy z Bydgoszczy) oraz konkurencyjny czas i cena przejazdu. Dziś pociągami na tej trasie podróżuje każdej doby niemal 13 tysięcy osób, a z pociągów korzysta 30 proc. pasażerów odlatujących z podkrakowskiego lotniska i na nim lądujących.

Podobne efekty udało się osiągnąć na innych zmodernizowanych liniach – od grudnia 2015 roku na trasie z Krakowa do Miechowa i Sędziszowa oraz rok później na trasie z Krakowa do Tarnowa, Nowego Sącza i Krynicy-Zdroju. Wszędzie u podstaw leżały te same determinanty sukcesu – regularność kursowania, konkurencyjny czas przejazdu, nowoczesny tabor oraz atrakcyjne ceny biletów.

– W każdym przypadku podstawą była infrastruktura. To możliwość dotarcia do centrum Krakowa z Tarnowa w niecałą godzinę, a z Miechowa w nieco ponad 40 minut decyduje o powrocie zainteresowania koleją – przyznaje prezes KM.

Zwraca uwagę, że inwestycje czysto kolejowe muszą się ściśle łączyć z inwestycjami poprawiającymi dostępność stacji, jak drogi dojazdowe i parkingi park&ride. Potrzebne jest jak najlepsze skomunikowanie przystanków kolejowych z całą okolicą – przede wszystkim przy pomocy innych środków transportu publicznego, w tym autobusów i tramwajów.

Czymś zupełnie oczywistym powinien być wspólny bilet na wszystkie rodzaje transportu.

**ZDECYDOWANIE POLEPSZA SIĘ OFERTA  
REGIONALNYCH PRZEWOŹNIKÓW ORAZ SPÓŁKI  
PKP INTERCITY, KTÓRA W 2016 ROKU  
ZANOTOWAŁA PO RAZ PIERWSZY OD LAT  
DODATNI WYNIK FINANSOWY (PONAD 47 MLN  
ZŁ) PRZY OKOŁO 1,77 MLD ZŁ PRZYCHODÓW  
ZE SPRZEDANYCH BILETÓW I 38,5 MLN  
PRZEWIEZIONYCH PASAŻERÓW**



# MAŁOPOLSKI ZWIĄZEK PRACODAWCÓW LEWIATAN

## JESTEŚMY GŁOSEM BIZNESU W MAŁOPOLSCE OD 1999 R.

- zrzeszamy mikro, małe, średnie i duże firmy prywatne,
- reprezentujemy biznes w instytucjach samorządowych i centralnych,
- ułatwiamy kontakty B2B.

## DZIAŁAMY NA RZECZ OCHRONY PRAW, GODNOŚCI I INTERESÓW PRACODAWCÓW

## REGIONALNE RADY EKSPERCKIE PRZY MZPL:

- Rada HR i Rynku Pracy
- Rada Podatkowa
- Rada Zamówień Publicznych
- Rada Firm Rodzinnych
- Rada Eksportu i Innowacji

## ZABIEGAMY O:

- dobre warunki prowadzenia biznesu,
- trwały wzrost gospodarczy,
- lepsze prawo,
- zdrową konkurencję,
- wzrost zatrudnienia,
- adekwatne koszty pracy,
- dobry system kształcenia.

## DOŁĄCZ DO NAS!

## OFERUJEMY:

- dostęp do najaktualniejszych informacji istotnych dla biznesu,
- konferencje, debaty, szkolenia,
- wsparcie rozwoju strategicznego i kadr firm,
- wsparcie budowania marki firmy i rozwoju eksportu,
- wsparcie w zatrudnieniu.

**RA  
PORT**

**MIESZ**

**KA**

**NIE+**

---

**NOWE 50-METROWE MIESZKANIE W KRAKOWIE KOSZTUJE  
MINIMUM 230 TYS. ZŁ. PRZY ZAKUPIE NA KREDYT TRZEBA  
SPŁACAĆ BANKOWI PONAD 1 TYS. ZŁ MIESIĘCZNIE PRZEZ 30 LAT.  
W PROGRAMIE „MIESZKANIE PLUS” RATA MA WYNIEŚĆ 233 ZŁ,  
A POZA KRAKOWEM – 152,50 ZŁ**

---



# MIESZKANIE PLUS

---

RAPORT

**„MIESZKANIEM PLUS” INTERESUJE SIĘ CORAZ WIĘCEJ MAŁOPOLSKICH GMIN, ZWŁASZCZA PO UJAWNIENIU PRZEZ RZĄD STAWEK ZA WYNAJEM I WYKUP. SKIEROWANY POD KONIEC WRZEŚNIA 2017 ROKU DO KONSULTACJI PROJEKT ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY I BUDOWNICTWA PRZEWIDUJE, ŻE MAŁOPOLSCY UCZESTNICY PROGRAMU (POZA KRAKOWEM) PŁACILIBY 7,98 ZŁ ZA METR KW. WYNAJMOWANEGO MIESZKANIA, A GDYBY ZDECYDOWALI SIĘ NA WARIANT Z WYKUPEM PO 30 LATACH – ICH STAWKA WYNIOSŁABY 11,39 ZŁ. W KRAKOWIE MIAŁOBY TO BYĆ – ODPOWIEDNIO – 10,89 I 15,56 ZŁ**

Niecałe 550 złotych miesięcznie za wynajęcie 50-metrowego mieszkania w Krakowie, 399 zł za takie samo lokum w Tarnowie, Nowym Sączu lub Oświęcimiu. Jeśli dopłacisz co miesiąc 233 zł w stolicy lub 152,50 zł w pozostałych miastach Małopolski, mieszkanie po 30 latach stanie się twoją własnością. Takie mają być w naszym regionie opłaty w ramach nowego rządowego programu „Mieszkanie Plus”.

## **PIERWSZE BLOKI STANĄ NA KLINACH**

Pierwsze czteropiętrowe bloki w Krakowie zaczną powstawać w przyszłym roku – zapewne na os. Kliny. Trwają też przymiarki do inwestycji w Skawinie i Tarnowie. Na początek w Małopolsce powstać ma tysiąc tanich mieszkań, ale – jak wynika z przecieków z krakowskiego magistratu – samo osiedle na Klinach ma się docelowo powiększyć o 10 tysięcy lokali, z czego spora część miałyby być zrealizowana w ramach rządowego programu.

– Trzymamy kciuki za programy mające pobudzić budownictwo. Wątpliwości budzi jednak cena najmu oraz pozyskania lokum na własność: aż cztery razy niższa od rynkowej. W tej sytuacji nie bardzo ufam zapewnieniom rządu, że budżet do tego interesu nie dopłaci – komentuje Eugeniusz Batko, członek Zarządu Stowarzyszenia Budowniczych Domów i Mieszkań.

## **PODSTAWY EKONOMICZNE**

W powołenie przedsięwzięcia wierzy w pełni prof. Mariusz Andrzejewski z Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie, współautor programu gospodarczego PiS. Tym bardziej że spółką BKG Nieruchomości, która zawiaduje programem w skali kraju, kieruje doświadczony fachowiec – Mirosław Barszcz, kolega profesora z pierwszego rządu PiS (obaj byli wiceministrami finansów u Zyty Gilowskiej, potem Barszcz został ministrem budownictwa).

– Program ma realne podstawy ekonomiczne, a przystępna dla przeciętnego Polaka cena wynika m.in. stąd, że grunty pozyskiwane są od Skarbu Państwa lub firm kontrolowanych przez rząd (jak Poczta Polska czy PKP), a nad projektami architektonicznymi i rozwiązaniami technicznymi pracują najlepsi fachowcy – wyjaśnia prof. Andrzejewski. Program przewiduje też zachęty dla deweloperów, którzy zechcą budować bloki w jego ramach: 30 proc. lokali będą mogli sprzedać po cenach rynkowych, a kolej-



nych 20 proc. przeznaczyć na lokale usługowe. W efekcie koszt budowy „Mieszkania Plus” ma w tzw. Polsce powiatowej nie przekraczać 2,5 tys. zł za metr kw., a w metropoliach – 3 tys. zł.

Najgorętszym pytaniem ostatnich dni jest: kto się załapie na ową tanię mieszkanie. Według deklaracji rządu program jest otwarty „na wszystkich Polaków”. Kamil Suskiewicz, ekspert Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego ds. polityki mieszkaniowej, uściśla, że chodzi o około 40 proc. polskich średniaków – zbyt biednych, by kupić mieszkanie za gotówkę lub na kredyt, ale za bogatych na lokal komunalny.

## DLA 40 PROC. POLAKÓW

Tak wynika z przecieków z krakowskiego magistratu. BGK Nieruchomości, supertanie mieszkanie z rządowego programu „Mieszkanie Plus” powstaną w Krakowie najpewniej na os. Kliny, a nie na Rybitwach, jak sugerowało miasto.

Spółka państwowego Banku Gospodarstwa Krajowego odpowiedzialna za realizację „Mieszkania Plus” bierze też pod uwagę inne lokalizacje, m.in. na Ruczaju. Decyzje mają zapaść w niebawem, aby budowa czteropiętrowych bloków mogła ruszyć na wiosnę przyszłego roku.

Na razie w całej Polsce powstaje w ramach programu 1200 mieszkań, w przygotowaniu jest 10 tysięcy kolejnych. Pierwsze klucze zostaną przekazane szczęśliwcom w czerwcu 2018 roku – w Białej Podlaskiej. „Mieszkanie Plus” ma pomóc rozwiązać problemy lokalowe rodzin o umiarkowanych dochodach.

– To około 40 proc. Polaków. Po 1989 r. na rynku mieszkaniowym nie udało się dla nich stworzyć niemal żadnej oferty. „Mieszkanie Plus” jest ambitną próbą wypełnienia tej luki – mówi Kamil Suskiewicz, ekspert Centrum Analiz Klubu Jagiellońskiego. Wyjaśnia, że bogaci Polacy kupują mieszkania i domy za własne oszczędności, nieco mniej zamożni decydują się na długoterminowy kredyt, natomiast najubożsi wynajmują lokale komunalne lub socjalne.

– Spółdzielnie mieszkaniowe i Towarzystwa Budownictwa Społecznego oferujące nieco tańsze mieszkania stanowią niewielką część rynku – dodaje ekspert. Dlatego ogromna grupa średnio zamożnych Polaków musi stosować półśrodki: kupuje na kredyt mieszkanie za mało w stosunku do potrzeb, wynajmuje lokum po cenach rynkowych (co uniemożliwia oszczędzanie), mieszka kątem u rodziców...

– Żadna z tych sytuacji nie sprzyja uzyskaniu stabilizacji finansowej, założeniu i powiększeniu rodziny, podejmowaniu odważnych decyzji życiowych – podkreśla Kamil Suskiewicz.

Wicepremier Mateusz Morawiecki przyznaje, że kiepska sytuacja mieszkaniowa średniaków ma negatywny wpływ na demografię: głównie z jej powodu rodzi się w Polsce za mało dzieci. Coraz mocniej uderza to w gospodarkę, a także może doprowadzić do zawału system emerytalny. Dlatego „Mieszkanie Plus” skierowane jest właśnie do średniaków.

Resort infrastruktury podkreśla, że mogą w nim wziąć udział wszyscy Polacy, bez limitu wieku, ale preferowane są i będą rodziny wielodzietne i planujące kolejne potomstwo. W ostatnim czasie ogłoszono także, że pierwszeństwo w kolejce będą miały osoby, których majątki zostały przymusowo wykupione przez pań-

stwo lub samorządy np. w związku z budową dróg, a także pozabawieni dachu nad głową przez żywioły. Przy naborze wniosków będą uwzględniane dochody rodzin: te zamożne, które stać na budowę mieszkania lub domu we własnym zakresie lub przy pomocy komercyjnego kredytu, raczej nie skorzystają z rządowej oferty. Podobnie osoby zbyt ubogie, by opłacić – wyznaczane co rok przez rząd – stawki najmu i wykupu: te korzystają bowiem z mieszkań komunalnych lub socjalnych.

## ROSĄCE ZAINTERESOWANIE

„Mieszkaniami Plus” interesuje się coraz więcej małopolskich gmin, zwłaszcza po ujawnieniu przez rząd stawek za wynajem i wykup. Skierowany pod koniec września 2017 r. do konsultacji projekt rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa przewiduje, że małopolscy uczestnicy programu (poza Krakowem) płaciliby 7,98 zł za mkw. wynajmowanego mieszkania, a gdyby zdecydowali się na wariant z wykupem po 30 latach – ich stawka wyniosłaby 11,39 zł. W Krakowie miałyby to być – odpowiednio – 10,89 i 15,56 zł. Jak zapewnia ministerstwo, mieszkania będą utrzymane w dobrym europejskim standardzie.

– Brałybyśmy w ciemno! – wykrzykują Wiktoria i Dagmara, studentki II roku Uniwersytetu Ekonomicznego, które wynajęły właśnie wraz z jeszcze dwiema koleżankami niespełna 50-metrowe lokum nieopodal krakowskiego Teatru Variete. Koszt: 2400 zł (plus opłaty za media), czyli ponad cztery razy więcej niż proponuje resort w „Mieszkaniami Plus”. Rząd przyznaje, że średnia stawka za wynajem w Krakowie to 38 zł za metr kw. Na tym tle 10,89 zł to kwota szokująco okazjna.

Równie atrakcyjnie wypada opcja wykupu. Rynkowa cena 50-metrowego mieszkania na Klinach to dziś minimum 230 tys. zł. By dostać na nie kredyt na 30 lat, trzeba mieć 46 tys. wkładu własnego i zapłacić bankowi prowizję. Najlepsza oferta, jaką udało nam się znaleźć, przewiduje ratę w wysokości 1 tys. zł miesięcznie. Klient zapłaci więc bankowi – przy obecnym oprocentowaniu – ponad 360 tys. zł. W „Mieszkaniami Plus” suma rat za wykup wyniesie po 30 latach 84 tys. zł, czyli niespełna 1,7 tys. zł za metr kwadratowy.

Według krakowskich deweloperów nie da się zbudować mieszkań za mniej niż 4 tys. zł za metr kw., zwłaszcza że dynamicznie rosną koszty, szczególnie robocizny; z braku rąk do pracy w górę poszły stawki na wszystkich stanowiskach, także osób wykwalifikowanych. Przyczynił się do tego zresztą sam rząd, windując płacę minimalną i stawki za godzinę pracy na zleceniach oraz obniżając wiek emerytalny (z tego powodu w najbliższych tygodniach na emeryturę przejdzie dodatkowo ponad 200 tysięcy pracowników, z czego jakieś 20 tysięcy w budownictwie). Resort infrastruktury przyjął, że koszt budowy metra kw. w „Mieszkaniami Plus” wyniesie 2500 zł, a w miastach wojewódzkich – 3000 zł. Wykonawca będzie mógł tę kwotę powiększyć o 20 proc. w celu budowy infrastruktury, parkingów, itp. Wyliczając stawki najmu i wykupu, ministerstwo wzięło pod uwagę „cenę metra kwadratowego nieruchomości budowlanej, koszt budowy i wartość powierzchni odtworzeniowej mieszkania, średnie miesięczne wynagrodzenie, koszty administracyjne i rozsądny dochód operatora mieszkaniowego”. Budżet państwa ma nie dopłacić do programu ani złotówki.

## SZANSA NA WYJŚCIE Z CIASNOTY?

Blisko 45 proc. Polaków mieszka w za ciasnych lokalach; w Niemczech za ciasno ma tylko 6 proc. rodzin, w Czechach – 21 proc. W Danii 70-metrowe mieszkanie można kupić za dwuletnie średnie dochody, w Niemczech – za trzyletnie, a w Polsce – ośmioletnie. Wprawdzie w Wielkiej Brytanii i Francji mieszkania są relatywnie droższe, ale za to na rynku jest mnóstwo tanich lokali do wynajęcia. U nas mamy ich mało, za przyzwyczajenie położone 70-metrowe lokum trzeba wysuwać całą pensję.

Docelowo w ramach „Mieszkania Plus” miałyby być budowanych nawet 60–70 tys. tanich mieszkań rocznie. To dużo. W całym zeszłym roku oddano w Polsce do użytku niespełna 163 tys. mieszkań (o 10 proc. więcej niż w 2015 r.), z czego połowę ludzie wybudowali sobie sami (przeważnie tzw. systemem gospodarczym), a połowę zaoferowali na wolnym rynku deweloperzy. Ceny u tych ostatnich znamy: w mniejszych miejscowościach jest to, w zależności od powierzchni, około 4 tys. zł za metr kw., w metropoliach – około 5 tys. zł, w Warszawie minimum 6 tys. zł. I to bez podłóg, flizów, armatury łazienkowej itp.

### ► Mieszkanie Plus: co wiemy

Mieszkanie+ to rządowy program zakładający m.in. budowę dostępnych cenowo mieszkań na wynajem, z opcją dojścia do własności. Inwestycje mieszkaniowe będą realizowane na zasadach rynkowych na nieruchomościach będących obecnie w posiadaniu Jednostek Samorządu Terytorialnego, Skarbu Państwa i spółek z jego udziałem oraz inwestorów prywatnych, z wykorzystaniem finansowania z funduszu zarządzanego przez BGK Nieruchomości S.A.

### ► Adresaci

Mieszkanie plus to program powszechny, adresowany do wszystkich grup społecznych. W sposób szczególny program ma za zadanie poprawić sytuację młodych polskich rodzin, dla których uzyskanie mieszkania o odpowiednim standardzie będzie stanowiło podstawę do podjęcia decyzji o posiadaniu większej liczby dzieci. Celem realizacji programu jest też większa mobilność Polaków i elastyczność na rynku pracy dzięki dostępności mieszkań na wynajem.

### ► Główne założenia

Program zakłada budowę mieszkań o umiarkowanych kosztach, dostępnych także dla słabiej uposażonych rodzin. Mieszkania będą spełniać wszystkie współczesne standardy urbanistyczne, architektoniczne i techniczne, w tym wysokie normy energetyczne. Inwestycje będą realizowane z wykorzystaniem innowacyjnych technologii, które zapewnią zarówno niski koszt budowy, jak i wysoką jakość techniczną budynków w długim okresie eksploatacji.

### ► Koordynator

BGK Nieruchomości S.A. jest spółką zależną Banku Gospodarstwa Krajowego, którego zadaniem jest wspieranie rozwoju gospodarczego kraju i podnoszenie jakości życia Polaków. BGK Nieruchomości S.A. wzmacnia potencjał ogólnopolskiego rynku mieszkaniowego poprzez realizację inwestycji o istotnym znaczeniu dla lokalnych społeczności. Naszą misją jest zwiększenie dostępności mieszkań na wynajem, także dla słabiej uposażonych rodzin. Działamy na zasadach komercyjnych, bez angażowania pieniędzy podatników.



### ► Dla kogo preferencje?

Z preferencji przy otrzymaniu mieszkania od rządu będą mogli skorzystać osoby, które zostały poszkodowane przez żywioły. Ostatnie nawałnice, które przeszły nad wieloma województwami, pozbawiły lokum wiele osób. Dlatego też rząd planuje udzielić pomocy osobom poszkodowanym poprzez priorytet przy przyznawaniu mieszkań z programu Mieszkanie Plus. Ponadto w gminach, które poniosły największe straty, mają powstać budynki, które dotychczas nie były planowane.

Z preferencji przy przydzielaniu mieszkań z programu rządowego będą mogli skorzystać również osoby, które zostały wywłaszczone na tzw. cele publiczne. Innymi słowami są to osoby, którym zabrano prawo do zamieszkiwania domu, gdyż użytkowana działka została przekazana na realizację inwestycji krajowych, jak np. budowa drogi. Oprócz odszkodowania rząd przewidział dla takich osób również pierwszeństwo w przyznaniu taniego lokalu w ramach Mieszkania Plus. Należy tutaj podkreślić, iż wartość nieruchomości w rządowym programie może być niższa niż dotychczasowej, wówczas nadwyżka zostanie przekazana na rachunek osoby wywłaszczonej. Z takiej preferencji nie mogą skorzystać jednak osoby dotknięte reprivatyzacją.

### ► Ile mieszkań jest w budowie?

Pierwsze lokale mieszkalne w ramach rządowego programu zostaną przekazane do użytkowania już w czerwcu 2018 roku w Bia-

łej Podlaskiej. W inwestycji lokale na wynajem są przewidziane dla 176 rodzin. W lipcu zainteresowanie było ponadczterokrotnie wyższe.

We wrześniu 2017 r. w budowie było około 1,2 tys. mieszkań, a w przygotowaniu ponad 10 tys. Budżet, którym dysponuje rząd na realizację programu w tym roku, wynosi około 25 mln zł, natomiast w 2018 roku ma to być 125 mln zł. Na 2019 rok planowana jest kwota 50 mln zł.

### ► Opłaty

Opłaty związane z najmem mieszkania od rządu to oprócz miesięcznego czynszu, którego wysokość będzie waloryzowana co roku przez rząd, opłata eksploatacyjna za zarządzanie nieruchomością, jak również media czyli energia elektryczna, woda, ogrzewanie. Jeżeli interesuje nas opcja dojścia do własności, czyli posiadanie mieszkania na własność po okresie 30 lat, to dodatkowo dochodzi opłata związana z wykupem mieszkania. Skierowany pod koniec września 2017 r. do konsultacji projekt rozporządzenia ministra infrastruktury i budownictwa przewiduje, że małopolscy uczestnicy programu (poza Krakowem) płaciliby 7,98 zł za metr kw. wynajmowanego mieszkania, a gdyby zdecydowali się na wariant z wykupem po 30 latach – ich stawka wyniosłaby 11,39 zł. W Krakowie miałyby to być – odpowiednio – 10,89 i 15,56 zł.



# Dokument CMR – standard w branży, kłopot w skarbowce

**D**okument CMR jest jednym z podstawowych narzędzi stosowanych w transporcie międzynarodowym, sprawdzonym i rozpowszechnionym, a jego konstrukcja i sens jest zrozumiała dla chyba każdego przedsiębiorcy związanego z transportem. Niestety, rozwiązanie powszechne w branży transportowej okazuje się być bardzo problematyczne z perspektywy podatkowej. Wynika to z trwającej walki z wyłudzeniami VAT, prowadzącej do ścisłych i wnikliwych kontroli w zakresie fikcyjnych transakcji. W praktyce oznacza to, że każdy dokument CMR - jako potwierdzający transport towaru - jest wnikliwie analizowany przez kontrolujących. W rezultacie każde jedno choćby błahie niedociągnięcie – brak pieczętki czy nieczytelny podpis – oznacza konieczność składania wyjaśnień i prowadzi do ryzyka podważenia realności transakcji. A stąd już tylko krok do zakwestionowania zastosowanych stawek i zwolnień VAT.

W tym miejscu należy zwrócić uwagę na nietypową, ale spotykaną w obrocie, procedurę neutralizacji CMR. W praktyce sprowadza się ona do modyfikacji (podmiany) dokumentu CMR w taki sposób, aby odbiorca towaru nie miał możliwości ustalenia, skąd towar pochodzi. Ma to na celu ochronę tajemnicy przedsiębiorstwa, na przykład tam, gdzie istnieje ryzyko wyeliminowania pośrednika. Łatwo się jednak domyślić, jakie wrażenia na inspektorach aparatu skarbowego wywołają działania zmierzające do ukrycia odbiorcy czy dostawcy.

W konsekwencji przedsiębiorcy, w których działalności dokumenty CMR są powszechne, powinni spojrzeć na nie z zupełnie nowej – podatkowej - perspektywy.



## Zmienne warunki drogowe, zmienne zapatrywania fiskusa

Jeszcze do niedawna aktualny był spór w zakresie kwalifikacji usług utrzymania dróg (odsnieżania, utrzymania zieleni, etc.) na gruncie VAT. Pierwszym pytaniem była kwestia ustalenia, czy całokształt działań związanych z utrzymaniem drogi stanowi usługę kompleksową, a więc na tyle jednolitą, żeby należało stosować do całości usługi jedną stawkę VAT, czy jednak należy je traktować odrębnie? A jeśli jest to usługa jednolita, to jaką stawkę VAT należy przyjąć? W tej sprawie różnorodnie wypowiadały się organy skarbowe, zapadały wyroki sądów, aż ostatecznie interweniował Minister Finansów. Z urzędu zmienił część z wydanych interpretacji, wskazując, że utrzymanie dróg jest usługą kompleksową, opodatkowaną stawką 23%.

Mogłoby się więc wydawać, że sytuacja przedsiębiorców jest może nie najkorzystniejsza, ale przynajmniej stabilna. Otóż nic bardziej mylnego. Okazuje się, że owszem – Ministerstwo i urzędy skarbowe wypracowało jednolite stanowisko, ale urzędy odpowiedzialne za przygotowanie przetargów na utrzymanie dróg... mają w tym zakresie swoje zdanie. Według informacji, jakie docierają od przedsiębiorców, w dokumentacji przetargowej zdarzają się rozbieżne wytyczne w zakresie stawki VAT, jaka ma być stosowana w ramach określonego postępowania. W tej sytuacji przedsiębiorcy zostają postawieni pomiędzy jednoznacznym już stanowiskiem aparatu fiskalnego a niekonsekwencją organów odpowiedzialnych za organizację przetargów.

Małopolski Instytut Studiów Podatkowych Sp. z o.o. świadczy kompleksowe usługi w zakresie doradztwa podatkowego, obejmujące m.in.

- udzielanie porad, wyjaśnień i konsultacji w odpowiedzi na pytania Klienta w zakresie problematyki podatkowej,
- konsultacje w zakresie skutków podatkowych przekazywanych przez Klienta umów i dokumentów,
- obsługa kontroli podatkowych lub sporów z organami podatkowymi na wszystkich etapach postępowania,
- sporządzanie wniosków o interpretację prawa podatkowego,
- opracowania procedur pozwalających na skuteczne zarządzanie ryzykami podatkowymi (np. procedury weryfikacji kontrahentów).

**Jarosław Włoch**  
Radca prawny



MAŁOPOLSKI  
INSTYTUT  
STUDIÓW  
PODATKOWYCH  
Spółka z o.o.

Małopolski Instytut Studiów Podatkowych Spółka z o.o.,  
ul. św. Gertrudy 7/12, 31-046 Kraków  
[www.misp-modzelewski.pl](http://www.misp-modzelewski.pl)

DELE  
GO  
WANIE  
PRA  
COW  
NIKÓW

---

**92 TYSIĄCE POLSKICH FIRM STRACI DOBRZE PŁATNĄ PRACĘ ZA GRANICĄ, A 300 TYSIĘCY ICH PRACOWNIKÓW ODPŁYNIE NA ZACHÓD? – TAKIE MOGĄ BYĆ SKUTKI ZMIAN W UNIJNEJ DYREKTYWIE O ŚWIADCZENIU USŁUG W INNYCH KRAJACH UE. FORSUJE JE PREZYDENT FRANCJI.**

---



# PRACOWNICY DELEGOWANI

RAPORT

**– WALKA TOCZY SIĘ O TO, DLA KOGO BĘDĄ PRACOWALI WYSOKO WYKWALIFIKOWANI PRACOWNICY Z MNIEJ ZAMOŻNEJ CZĘŚCI EUROPY, M.IN. Z POLSKI. CZY DLA FIRM Z PAŃSTW MACIERZYSTYCH, W KTÓRYCH ZDOBYLI WYSOKIE KWALIFIKACJE, A MOŻE DLA FIRM FRANCUSKICH, NIEMIECKICH ITP. CZY ICH OBECNE CZASOWE DELEGOWANIE ZAMIENI SIĘ W TRWAŁĄ EMIGRACJĘ ZAROBKOWĄ – ZASTANAWIA SIĘ MAREK BENIO, WICEPREZES INICJATYWY MOBILNOŚCI PRACY**

Emmanuel Macron zarzuca Polakom, że pracując za zaniżone stawki, odbierają pracę Francuzom, Niemcom, Belgom. Przeczą temu naukowe analizy, w tym raporty... francuskiego rządu. Współpracujące z naszymi eksporterami usług francuskie firmy alarmują, że bez Polaków upadną. Prezydent Francji obiecał jednak swym wyborcom radykalne ograniczenie napływu obcych.

## **NOWY DRENAŻ MÓZGÓW?**

Dr Marek Benio, wiceprezes Inicjatywy Mobilności Pracy, która wraz z resortem rozwoju zwołuje w Krakowie europejski kongres w tej ważnej dla Polski sprawie, ostrzega, że grozi nam nowy drenaż mózgow: wykształceni w Polsce fachowcy zatrudniani dziś czasowo za granicą przez polskie firmy zostaną przejęci przez firmy zachodnie, co często wiąże się z trwałą emigracją. Tymczasem Polska już dziś cierpi z powodu braku wykwalifikowanych pracowników.

– Tak naprawdę walka toczy się o to, dla kogo będą pracowali wysoko wykwalifikowani pracownicy z mniej zamożnej części Europy, m.in. z Polski. Czy dla firm z państw macierzystych, w których zdobyli te wysokie kwalifikacje, czy dla firm francuskich, niemieckich itp. Czy ich obecne czasowe delegowanie zamieni się w trwałą emigrację zarobkową – mówi dr Benio. I zauważa, że bogate kraje korzystają także na delegowaniu pracowników. Pracownik delegowany przywozi bowiem ze sobą „czystą pracę”, wolną od obciążeń socjalnych. Jego umowa o pracę jest w Polsce, jego ubezpieczenie jest w Polsce. Jeśli dostaje zasiłek na dzieci, np. 500 plus, to w Polsce.

– Niemcy najbardziej zdają sobie sprawę z zalet tej sytuacji, bo jako jedyni nie popierają rewizji dyrektywy w tak otwarty, głośny sposób. Faktem jest też, że polskie firmy nie konkurują już na Zachodzie ceną pracy, tylko jakością usług, ich elastycznością, szybkością. Jeżeli zmiany w dyrektywie doprowadzą do rozrostu biurokracji, to te firmy nie będą tak elastyczne, konkurencyjne – ostrzega Marek Benio.

IMP przekonuje, że na legalnym delegowaniu pracowników zyskują wszyscy. Na pewno też lokalni pracownicy, np. we Francji, nie tracą z tego powodu pracy. A francuscy przedsiębiorcy korzystający z usług polskich firm przyznają otwarcie, że bez nich zbankrutują.



– Nie ma francuskiej konkurencji, która stałaby za drzwiami, nawet droższej. Polscy przedsiębiorcy nie boją się tego, że będą musieli zapłacić swoim pracownikom więcej – na to są chyba przygotowani. Oni boją się tego, że nie będą w stanie działać w gąszczu nowych, bardziej zagmatwanych przepisów i biurokracji – wyjaśnia wiceszef IMP.

– Ograniczenie swobody świadczenia usług poprzez podróżowanie, biurokratyzację, skomplikowanie będzie dla wszystkich niekorzystne. Głęboko wierzymy, że ten argument ostatecznie zwycięży i że kompromis jest możliwy zarówno w Radzie, jak i Parlamencie Europejskim – dodaje.

## MANIPULACJE I KŁAMSTWA

Nie uchodźcy z krajów islamskich, ani nawet terroryści, tylko polski hydraulik, budowlaniec i kierowca tira byli głównymi bohaterami tegorocznej kampanii wyborczej we Francji. „Polski imigrant” nie schodzi też z ust polityków w Wielkiej Brytanii, Niemczech, Belgii, Norwegii, Holandii...

Dwanaście lat temu skutecznie wystraszeni „polskim hydraulikiem” Francuzi odrzucili Konstytucję Europejską. W wyborach prezydenckich w 2017 r. musieli wybrać pomiędzy Marine Le Pen a Emmanuelem Macronem. Le Pen jest antyunijna i ksenofobiczna. Macron uchodzi za otwartego i proeuropejskiego, ale to właśnie jego imię („Loi Macron”) nosi uchwalona dwa lata temu „ustawa o rozwoju, działalności i równych szansach gospodarczych”. Jako minister gospodarki, przemysłu i cyfryzacji w rządzie socjalisty Manuela Vallsa Macron zainicjował tworzenie owej ustawy „w obronie francuskich pracodawców i pracowników przed nieuczciwym dumpingiem krajów wschodniej Unii”, czyli głównie Polski.

Nasze firmy i produkty podbijają Europę od momentu wejścia do Unii. Mateusz Morawiecki, wicepremier, minister rozwoju i finansów, zwraca uwagę, że początkowo nikt nie protestował, „bo byliśmy malutcy”. Dziś jednak odbieramy rynek potentatom, a w niektórych branżach – zwłaszcza budowlance i logistyce – brylujemy, co wzbudza niepokój. W całej UE pracuje około pół miliona pracowników polskich firm usługowych, a latem nawet 800 tys. Połowa z tego w RFN, 10 proc. nad Sekwaną, nieco mniej w Belgii. – Te trzy kraje działają wbrew traktatowej swobodzie przepływu usług. Celem jest wyrugowanie Polaków z rynku – komentuje Piotr Wołejko, ekspert Pracodawców RP.

## RÓWNE ZASADY GRY?

8 marca 2016 r. Marianne Thyssen, unijna komisarz ds. zatrudnienia, spraw społecznych, umiejętności i mobilności pracowników, w imieniu Komisji Europejskiej zaproponowała głębokie zmiany w dopiero co znowelizowanej dyrektywie o delegowaniu pracowników.

Nowelizacja przewiduje m.in. zrównanie wynagrodzenia za pracę we wszystkich krajach UE. Oznacza to, że np. krakowskie firmy wykonujące usługi w Niemczech czy Francji musiałyby płacić swoim pracownikom identyczne stawki jak tamtejsi pracodawcy. Komisarz Thyssen tłumaczy, że ma to zapobiec niesprawiedliwości płacowej oraz nieuczciwej konkurencji cenowej ze strony

**NASZE FIRMY I PRODUKTY PODBIJAJĄ EUROPEĘ OD MOMENTU WEJŚCIA DO UNII. MATEUSZ MORAWIECKI, WICEPREMIER, MINISTER ROZWOJU I FINANSÓW, ZWRACA UWAGĘ, ŻE POCZĄTKOWO NIKT NIE PROTESTOWAŁ, „BO BYLIŚMY MALUTCY”. DZIŚ JEDNAK ODBIERAMY RYNEK POTENTATOM, A W NIEKTÓRYCH BRANŻACH – ZWŁASZCZA BUDOWLANCE I LOGISTYCE – BRYLUJEMY, CO WZBUDZA NIEPOKÓJ.**

firm źle traktujących pracowników. – Chodzi o stworzenie równych zasad gry dla usługodawców zagranicznych i lokalnych – przekonuje.

– To fałsz, mit, przy pomocy którego politycy w bogatych krajach chcą kupić głos wkurzonych wyborców. Komisja Europejska dobrze to wie, ale ulega silnym, m.in. prezydentowi Francji. Los polskich firm, a już na pewno ich pracowników, nikogo nie obchodzi. Jeśli fakty, twarde dane i ekspertyzy przeczą owym nośnym hasłom, to gorzej dla faktów, danych i ekspertyz – komentuje Jarosław Schwarz, szef Inicjatywy Mobilności Pracy.

Jego zastępca, dr Marek Benio, tłumaczy, że konkurencyjność polskich firm rośnie, bo ich praca jest lepsza jakościowo, a przy tym nieco tańsza. Część lokalnych przedsiębiorców poczuła się tym zagrożona i zamiast się modernizować, dostosować do wymogów rynku, wolą wprowadzać prawne bariery, które wyeliminują polską konkurencję.

– To nieprawda, że firmy z zewnątrz ponoszą identyczne koszty jak miejscowe. Muszą przecież dowieźć i zakwaterować pracowników, opłacić wiele czynności administracyjnych, tłumaczeń, deklaracji i zgłoszeń, porady prawne w Polsce i za granicą. Miejscowi nie mają tych wydatków. Jeśli więc zrównamy stawki i zasady wynagradzania pracowników, eksport usług nikomu się nie opłaci – tłumaczy Stefan Schwarz.

Zmian w dyrektywie chcą związkowcy i politycy w siedmiu krajach UE. – Ich argumentacja opiera się na stereotypach, nieaktualnych i zmanipulowanych danych – mówi Danuta Jazłowiecka, europosłanka PO. Przypomina, że już trzy lata temu, na fali kryzysu i bezrobocia, część krajów UE domagała się przymknięcia rynku pracy. Udało się temu zapobiec dzięki staraniom europosłów PO i rządu oraz poprzednika komisarz Thyssen: efektem była kompromisowa tzw. dyrektywa wdrożeniowa.

## ŻÓŁTA KARTKA

Ledwo wszystkie kraje UE wprowadziły ją do swych systemów prawnych (18 czerwca 2016 r.), temat powrócił. Zdaniem fachowców zagrożenie jest dziś dużo większe, bo politycy w bogatych krajach, zwłaszcza Francji, ale też Holandii i Włoszech, postanowili wyzyskać go w kampanii wyborczej. „Powstrzymanie napływu obcych” stało się m.in. głównym hasłem francuskich socjalistów. W opinii wielu obserwatorów KE, forsując nowelizację, dopuściła się manipulacji i kłamstw: nie przeprowadziła realnych konsultacji społecznych, zignorowała m.in. zamówioną przez siebie opinię prawną i stanowiska wielu przeciwnych zmianom środowisk niemieckich, francuskich i duńskich, które zwracają uwagę, że delegowanie pracowników służy również krajom korzystającym z usług: nakręca koniunkturę, zwiększa PKB i zmniejsza – a nie zwiększa – bezrobocie.

Nie zważając na to, w lipcu 2016 r. Komisja Europejska odrzuciła tzw. żółtą kartkę wystawioną jej przez parlamenty aż 11 unijnych państw, w tym Polski. „Żółta kartka” to procedura, przy pomocy której kraje unijne sygnalizują, iż rozwiązanie, nad którym pracuje KE, może być szkodliwe dla nich i dla wspólnoty. Inicjatorzy „żółtej kartki” przekonywali, że forsowane przez eurokratów zmiany wyraźnie pogorszą sytuację krajów biedniejszych i po-

głębią nierówności wewnątrz Unii, co jest sprzeczne z fundamentalną unijną zasadą pomocniczości.

## HAJDA NA POLAKÓW

Nie czekając na zaostrzenie przepisów unijnych, Niemcy i Francja wprowadziły restrykcyjne regulacje lokalne: MiLoG i wspomniane Loi Macron. Oprócz podwyższonej płacy minimalnej wprowadzają one wiele uciążliwych wymogów, np. utrzymywania dokumentacji w miejscowym języku i posiadania przedstawicielstwa. Polskie firmy skarżą się też na dodatkowe normy techniczne i certyfikaty, oczerniające nasze usługi i produkty kampanie medialne, a także częste kontrole i kary sięgające setek tysięcy euro.

Polskim firmom powszechnie zarzuca się „dumping”. Badania przeprowadzone przez dr Marka Benio z Uniwersytetu Ekonomicznego w Krakowie dowodzą jednak, że jest to argument kłamliwy. Polscy pracownicy delegowani zarabiają więcej, niż wymaga prawo danego kraju (w 2015 r. było to 10 euro netto za godzinę). Polskie firmy ponoszą przy tym wysokie koszty związane z wykonywaniem usług na terenie innego państwa.

Wbrew mitom głoszonym przez polityków ekspansja polskich firm nie wynika z tego, że ich usługi są śmiesznie tanie, tylko dlatego, że innych usługodawców – hydraulików, budowlanców, tirowców... – po prostu nie ma. – Potwierdza to w swoim raporcie Ministerstwo Gospodarki i Ministerstwo Finansów Francji, pisząc, że głównym powodem zapotrzebowania Francuzów na pracowników delegowanych, m.in. z Polski, jest brak wykwalifikowanej lokalnej siły roboczej – zauważa dr Benio.

## TAK, ALE...

Po naszym wejściu do Unii Europejskiej, na Zachód wyjechały ponad dwa miliony Polaków, zdecydowana większość nadal tam mieszka i pracuje, wielu się zdomowilo i nie zamierza wracać. Dodatkowo pół miliona pracowników wykonuje w krajach unijnych usługi w ramach tzw. delegowania. Są oni zatrudnieni w polskich firmach posiadających na Zachodzie swe przedstawicielstwa, wygrywających tam przetargi lub pozyskujących zlecenia z wolnej ręki. Polscy pracownicy cieszą się dużym wzięciem, bo w ciągu kilkunastu lat wyrobili sobie markę solidnych i pracowitych. Swoboda przepływu pracowników i usług jest – przynajmniej na papierze i w deklaracjach – jednym z fundamentów Unii Europejskiej. Każdy obywatel wspólnoty może się po niej poruszać jak po własnym kraju. Podobnie powinno być z wykonywaniem pracy: teoretycznie nie ma znaczenia, czy mieszkaniec Dąbrowy Tarnowskiej podejmuje ją w Krakowie, Warszawie, Berlinie czy Paryżu.

– W praktyce podejście do swobody przepływu usług w państwach takich jak Niemcy, Francja czy Belgia od lat się nie zmienia: są one na „tak, ale”, przy czym po „ale” następuje tak długa litania wyjątków i wyłączeń, że na końcu „tak” przechodzi w jednoznaczne „nie”. Chyba że to niemieccy, francuscy czy belgijscy usługodawcy mieliby korzystać ze swobody przepływu usług. Wtedy wszystko byłoby w porządku – mówi Piotr Wołejko, ekspert Pracodawców RP.

Dodaje, że politycy z tych krajów – i to nie żadni nacjonalści czy ultralewicowcy, tylko liberałowie, chadecy i socjaldemokraci – walczą ze swobodnym przepływem usług i pracowników przy pomocy przepisów o płacy minimalnej, piętrzenia biurokratycznych wymogów i kosztów. Strategię tę zastosowali m.in. przeciwko polskim firmom przewozowym, które w ciągu dekady wyrosły na unijną potęgę w sektorze międzynarodowego transportu drogowego (ponad 150 tysięcy tirów).

– Od kilkunastu miesięcy rządy Francji i Niemiec prowadzą przeciwko polskim przewoźnikom wielowymiarową kampanię, która w oczywisty sposób jest sprzeczna z prawem europejskim – twierdzi Wołajko.

Dr Marek Benio zauważa, że proponując (pod wpływem nacisków kilku państw) zaostrzenie dyrektywy o delegowaniu pracowników Komisja Europejska założyła, że lokalni usługodawcy (np., z Francji) ponoszą wyższe koszty zatrudnienia pracowników niż obcy (np. z Polski). – Tymczasem żadne badania tego nie potwierdzają. Wszystkie wskazują natomiast, że delegowanie usług przynosi korzyści przede wszystkim gospodarkom państw przyjmujących, czyli na pracy Polaków korzysta w pierwszym rzędzie Francja – kwituje naukowiec.

**– PODEJŚCIE DO SWOBODY PRZEPIYU USŁUG W PAŃSTWACH TAKICH JAK NIEMCY, FRANCJA CZY BELGIA OD LAT SIĘ NIE ZMIENIA: SĄ ONE NA „TAK, ALE”, PRZY CZYM PO „ALE” NASTĘPUJE TAK DŁUGA LITANIA WYJĄTKÓW I WYŁĄCZEŃ, ŻE NA KOŃCU „TAK” PRZECHODZI W JEDNOZNACZNE „NIE”. CHYBA ŻE TO NIEMIECCY, FRANCUSCY CZY BELGIJSCY USŁUGODAWCY MIELIBY KORZYSTAĆ ZE SWOBODY PRZEPIYU USŁUG. WTEDY WSZYSTKO BYŁOBY W PORZĄDKU – MÓWI PIOTR WOŁAJKO, EKSPERT PRACODAWCÓW RP**

## WSPÓLNY RYNEK?

► Niemcy i Francja wprowadziły restrykcyjne przepisy o płacy minimalnej, obejmujące także kierowców tirów przejeżdżających przez te kraje. Komisja Europejska, pod naciskiem części członków UE, w tym Polski, zarzuciła im „ograniczenie swobody świadczenia usług”. W Niemczech chodzi o przepisy MiLoG, obowiązujące od początku 2015 roku, we Francji – Loi Macron, które weszły w życie 1 lipca 2016 roku. Oprócz płacy minimalnej wprowadzają one wiele wymogów administracyjnych, np. prowadzenia dokumentacji w miejscowym języku i posiadania przedstawicielstwa za granicą. Dochodzą do tego częste kontrole i kary sięgające setek tysięcy euro.

► Dodatkowe normy i certyfikaty, nasilone kontrole sanitarne, oczerniające polskie produkty kampanie medialne – takie bariery muszą pokonywać na co dzień polscy eksporterzy. W certyfikatach i normach technicznych lubują się Niemcy, Czesi brylują w urzędowej kontroli żywności i bezceremonialnym podważaniu jej jakości. U naszych południowych sąsiadów normą jest czarny PR skierowany przeciwko polskiemu produktowi, zwłaszcza jedzeniu – choć na tamtejszym rynku dominują wyroby... niemieckie. – Nie chodzi tutaj o jakość czy bezpieczeństwo żywności, bo nie udało się tego Czechom w żaden sposób udowodnić, tylko jakieś sentymenty geopolityczne – uważa Andrzej Gantner, dyrektor generalny Polskiej Federacji Producentów Żywności.

► Problemy z wejściem na rynki kilku unijnych krajów lub regionów – mimo posiadania europejskiej homologacji i licznych zagranicznych sukcesów – miały traktory z Ursusa. Niemieckie landy zażądały od producenta dodatkowych dokumentów, podobnie stało się we Francji. Ekspert z branży mówi wprost, że chodzi o zablokowanie konkurencji i sugerują... żądanie dodatkowych dokumentów na volkswageny i Citroeny w poszczególnych polskich województwach.

► W reakcji na rosnący import żywności, m.in. z Polski, parlament rumuński przyjął ustawę, zgodnie z którą minimum 51 proc. artykułów spożywczych podstawowych kategorii sprzedawanych w supermarketach i hipermarketach w Rumunii będzie musiało pochodzić od krajowych producentów. Z kolei Słowacy nakazali sklepom wielkopowierzchniowym informować klientów na drzwiach, ile produktów dostępnych w ich ofercie pochodzi od lokalnych producentów.

# SPOTLIGHT ON YOUR BUSINESS



**Międzynarodowe Centrum Targowo-Kongresowe EXPO Kraków** – jedyny tego typu wielofunkcyjny obiekt w Krakowie zaprojektowany z myślą o organizacji targów, kongresów, konferencji, koncertów, spotkań branżowych oraz różnego rodzaju imprez. Oddajemy do Państwa dyspozycji **13 000 m<sup>2</sup>**, w tym 9 000 m<sup>2</sup> powierzchni wystawienniczej nieograniczonej filarami. Elastyczność zastosowanych rozwiązań pozwala na uzyskanie w obiekcie powierzchni o różnym przeznaczeniu, adaptowalnych w zależności od potrzeb organizatorów wydarzeń niemal każdego rodzaju i formatu. Właścicielem i operatorem **EXPO Kraków** są Targi w Krakowie. **Jesteśmy członkiem ICCA oraz UFI.**

Targi w Krakowie Sp. z o.o.  
31-586 Kraków  
ul. Galicyjska 9

12 644 59 32  
12 644 81 65

biuro@targi.krakow.pl  
www.expo.krakow.pl  
www.targi.krakow.pl



KRAKOW

**WSPOM**

**NIE**

**NIE**

---

**NA DŁUŻSZĄ METĘ LICZY SIĘ JAKOŚĆ. PRZEDSIĘBIORCY, KTÓRZY  
CHCĄ PRZETRWAĆ I DALEJ SIĘ ROZWIJAĆ, MUSZĄ TO ZROZUMIEĆ**

ANDRZEJ TUTAJEWSKI

---



**ANDRZEJ  
TUTAJEWSKI**

**ODSZEDŁ DOBRY CZŁOWIEK.  
POTRAFIŁ ŁĄCZYĆ LUDZI  
I ROZPALAĆ W NICH CHĘĆ  
WSPÓLNEGO DZIAŁANIA**

# ANDRZEJ TUTAJEWSKI

// Dobry Człowiek, który potrafił łączyć ludzi

**TAKTOWNY, O KULTURZE NAJWYŻSZEJ PRÓBY, MIAŁ NIEZWYKŁY DAR POKOJOWEGO ZAŁATWIANIA SPORÓW. BYŁ TEŻ NIEZWYKLE CZUŁY NA LUDZKIE POTRZEBY I NIESZCZĘŚCIA. WRAZ Z PODKRAKOWSKĄ IZBĄ GOSPODARCZĄ ORGANIZOWAŁ BALE CHARYTATYWNE, A TAKŻE ZABAWY MIKOŁAJOWE DLA POSZKODOWANYCH PRZEZ LOS DZIECI. BĘDZIE NAM WSZYSTKIM BARDZO BRAKOWAŁO JEGO CIEPŁA I DOBROCI, A ZARAZEM NIEZWYKŁEJ SIŁY PRZEKONYWANIA DO WSPÓLNYCH DZIAŁAŃ.**

Odszedł Bardzo Dobry Człowiek. Potrafił łączyć ludzi i rozpalać w nich chęć wspólnego działania – tak o Andrzeju Tutajewskim mówią zgodnie bliscy, przyjaciele, znajomi, współpracownicy. Andrzej Tutajewski, jeden z najważniejszych w naszym regionie działaczy gospodarczych ostatniego ćwierćwiecza, filar zainicjowanego kilka lat temu przez „Dziennik Polski” Forum Przedsiębiorców Małopolski, zmarł 30 września 2017 roku po miesiącach heroicznej walki z ciężką chorobą. Nie poddawał się do końca, bo taką miał naturę.

Był rzeczowy, świetnie poukładany. Dzięki temu jego firma – założona 31 lat temu w podskawińskim Radziszowie – odniosła sukces w Polsce i za granicą. Zarazem miał w sobie rzadko spotykane ciepło, życzliwość wobec drugiego człowieka, czym szybko zjednywał otoczenie i... zapalał je do społecznej pracy na rzecz środowiska gospodarczego. Wierzył bowiem, że tylko działając wspólnie przedsiębiorcy, zwłaszcza ci drobni, mogą stać się równorzędnym partnerem dla władz wszelkich szczebli.

Od chwili powstania Podkrakowskiej Izby Gospodarczej, z siedzibą w Skawinie (w 2003 roku), był jej niekwestionowanym liderem. Otwarty na świat, serdecznie zaprzyjaźniony z zagranicznymi kooperantami, przybliżył lokalnym przedsiębiorcom Europę, organizował szkolenia. Wielu dzięki temu rozwinęło działalność i poniosło daleko poza nasz kraj produkty i usługi „Made in Poland”.

Taktowny, o kulturze najwyższej próby, miał niezwykły dar pokojowego załatwiania sporów. Potrafił w sposób kulturalny, rzeczowy, ale też stanowczy rozmawiać z władzami gminy m.in. o niepodnoszeniu podatków oraz zbywaniu gminnych terenów pod działalność gospodarczą, by firmy mogły przenieść się z osiedli na tereny nieurbanizowane. Uchodzi słusznie za ojca chrzestnego wielkich stref gospodarczych w Skawinie. Przekonał samorządowców, co nie było łatwe, do wyposażenia dzikich obszarów w drogi i media. Dzięki temu cała okolica dziś rozkwita.

Od zawsze przypominał, że małe i średnie firmy, wnoszące gros danin do budżetu państwa, nie mają tak naprawdę reprezentacji, która by ich broniła i lobbowała na rzecz zmian w przepisach ułatwiających działalność gospodarczą. Dlatego cztery lata temu całym sercem zaangażował się w tworzenie Małopolskiego Porozumienia Organizacji Gospodarczych, skupiającego najważniejsze lokalne i regionalne organizacje przedsiębiorców i pracodawców w naszym regionie. Stanął na jego czele. Jako li-





der MPOG uczestniczył w niezliczonych działaniach naszego Forum Przedsiębiorców – ze znakomitą skutkiem. Wspólnie udało się nam zmienić lub powstrzymać uchwalenie wielu szkodliwych dla firm przepisów, władza, także centralna, zaczęła się liczyć z głosem małopolskich przedsiębiorców, podejście do biznesu zmienili też liczni urzędnicy.

Jego głos w debatach Forum Przedsiębiorców był zawsze niezwykle ważny: pełen realizmu, a zarazem troski o przyszłość rodzimej przedsiębiorczości i całej gospodarki (fragmenty jego wypowiedzi zamieszczamy na sąsiednich stronach).

Andrzej był też niezwykle czuły na ludzkie potrzeby i nieszczęścia. Wraz z PIG organizował bale charytatywne, a także zabawy mikołajowe dla poszkodowanych przez los dzieci.

Będzie nam wszystkim bardzo brakowało jego ciepła i dobroci, a zarazem niezwyklej siły przekonywania do wspólnych działań.

**ZBIGNIEW BARTUŚ**

#### **ANDRZEJ TUTAJEWSKI,**

urodzony 1948. W 1972 r. ukończył Wydział Mechaniczny Politechniki Krakowskiej, a w 1982 r. Wydział Matematyczno-Fizyczno-Techniczny Wyższej Szkoły Pedagogicznej w Krakowie. Od 1993 r. właściciel firmy P.P.U.H. „Andrzej Tutajewski”, współorganizator i od 2003 r. prezes Podkrakowskiej Izby Gospodarczej z siedzibą w Skawinie. Był pomysłodawcą i współzałożycielem Małopolskiego Porozumienia Organizacji Gospodarczych, od 2013 r. aż do śmierci kierował tą organizacją.

Członek Powiatowej Rady Zatrudnienia od 2004 r. Członek Kapituły Honorowej Powiatu Krakowskiego od 2009 r., członek Rady Przedsiębiorczości przy Burmistrzu Miasta i Gminy Skawina od 2015 r. Członek Rady Nadzorczej Wojewódzkiego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej w Krakowie.

Odnznaczony Złotym Krzyżem Województwa Małopolskiego w 2017 roku.

Odnznaczony Statuetką Podkrakowskiej Izby Gospodarczej w 2014 roku w kategorii Osobowość.

## DLACZEGO WARTO INWESTOWAĆ W ROZUM I NOWOCZESNE TECHNOLOGIE?

Generalnie mniejsze firmy dysponują nieporównywalnie mniejszym kapitałem i przeżywają większe kłopoty niż te większe. Pieniądze nie są jednak główną barierą, lecz – mentalność. Tam, gdzie właściciel ma świadomość i jest zdeterminowany, wchodzą nowe rozwiązania, nowe produkty, nowe technologie – i te firmy się rozwijają. Tam, gdzie dominuje strach, jest często frustracja w związku z pogarszającą się sytuacją. Ale obok mentalności – my, z sektora MŚP, natrafiamy na jeszcze jedną istotną barierę: szkoły coraz gorzej kształcą naszych potencjalnych pracowników. Dotyczy to wszystkich poziomów edukacji: od zasadniczego po wyższe. My nowo przyjętych pracowników wszystkiego musimy nauczyć od zera. To wymaga zaangażowania, czasu. Edukacja trwa rok, więc cały wysiłek przedsiębiorcy idzie w utrzymanie przynajmniej tego stanu, jaki jest. Mimo że coraz więcej przedsiębiorców zdaje sobie sprawę, że kto się nie rozwija, ten ginie.

## MAŁA FIRMA: JAK KONKUROWAĆ W EUROPIE

**– Czy polski przedsiębiorca na rynku europejskim jest traktowany na równi z innymi?**

**Andrzej Tutajewski:** – Podam przykład z życia. Chciałem sprzedać rampę metalową na rynku niemieckim. Spełniała normy europejskie, ale Niemcy zażądali, by spełniała również wymogi TÜV. Cała procedura trwała dwa i pół roku, a Niemcy cały czas coś dokładali i w efekcie musiałem zużyć więcej materiałów, co podniosło cenę o 20 procent. Produkt stał się niekonkurencyjny: wydałem kilka tysięcy euro na badania, a nie sprzedałem ani jednej sztuki. Tego nie przeskoczę. Oni po prostu, w przeciwieństwie do nas, chronią swój rynek. Skoro nawet duże firmy mają problemy z przedarciem się przez gęszcz barier, to co dopiero firmy małe.

**– Dużo pan eksportuje?**

**Andrzej Tutajewski:** – Zaczynałem działalność w latach 80., a w kolejnej dekadzie zacząłem eksportować. Dziś eksport stanowi 90 proc. mojej sprzedaży.

**– Mała firma może wejść na zagraniczny rynek na własną rękę?**

**Andrzej Tutajewski:** – Może to zrobić niemal wyłącznie wtedy, jeśli znajdzie w danym kraju swojego przedstawiciela. Np. rynek francuski nie toleruje sytuacji, gdy ktoś sam próbuje dotrzeć do finalnego klienta. Trzeba znaleźć Francuza, pośrednika, który nam produkt czy usługę wprowadzi. Na innych rynkach jest podobnie: nie tolerują sytuacji, że sama firma wchodzi.

**– Jak znaleźć takiego przedstawiciela?**

**Andrzej Tutajewski:** – Najlepiej poprzez udział w targach zagranicznych. Moja firma od 2001 roku bierze udział w targach motoryzacyjnych we Francji i w Niemczech – to na początku pozwoliło nawiązać kontakty, a dzisiaj pomaga je podtrzymywać i rozwijać. Bo jednak – z całym szacunkiem dla nowych mediów – nic nie zastąpi spotkania człowieka z człowiekiem. Ja mam w Europie 65 partnerów, odbiorców, nie sposób ich wszystkich odwiedzić w ciągu roku, najlepszą okazję do spotkań stanowią więc targi. Spotkanie pozwala wymienić poglądy, a jednocześnie dowiedzieć się, jakie są aktualne potrzeby klientów. Ja co roku coś zmieniam, modyfikuję, ulepszam, wprowadzam nowe rzeczy do produkcji.

**– Pan tak jeździ na własny koszt?**

**Andrzej Tutajewski:** – Tak. Można korzystać z dotacji unijnych na ten cel. Ale to droga przez mękę. Do 2015 r. z dotacji mogły korzystać firmy, których obroty z zagranicą nie przekraczały 35 proc. ogólnych obrotów. Teraz nie ma tego ograniczenia, za to trzeba do wniosku dołączyć opracowanie dotyczące firmowej strategii perspektywicznego rozwoju eksportu. No i firmy uprawiają eseistykę, a właściwie bajkopisarstwo, zamiast zająć się biznesem i eksportem.

**– Z jakim efektem?**

**Andrzej Tutajewski:** – Ja złożyłem wniosek na dofinansowanie wyjazdu na targi w Frankfurt. One się w międzyczasie odbyły, a wniosek zdążył na razie przejść ocenę formalną. Czeka na merytoryczną... Pytaliśmy dyrektora Małopolskiego Centrum Przedsiębiorczości, który jest bardzo kompetentny i przychylny przedsiębiorcom, czemu to tak długo trwa. Odparł, że bardzo ich zaskoczyło, że firmy dołączają do wniosków tak opasłe opracowania. 150 stron, 200 stron, bo są za to punkty. Ja napisałem na 86 stron. A chodzi o wniosek na niewielkie pieniądze, do 40 tys. zł. Ktoś te eseje musi przeczytać, ocenić. A to trwa.

**– Polscy urzędnicy wspierają polskich przedsiębiorców za granicą?**

**Andrzej Tutajewski:** – Kilka lat temu poprosiliśmy nasze placówki dyplomatyczne w imieniu grupy małopolskich izb gospodarczych o listy partnerów, którzy mogliby z nami nawiązać i rozwijać współpracę. Odzewu nie ma do dziś...

## NA DŁUŻSZĄ METĘ LICZY SIĘ JAKOŚĆ

– Większość niedużych firm, jak moja, eksportuje do krajów unijnych. Do czasu wybuchu globalnego kryzysu było bardzo dobrze, ale potem Europę zalały tanie towary z Chin, Indii. Trudno z tym walczyć, zwłaszcza że produkty polskie, z nielicznymi wyjątkami, w postaci silnych marek jak Oknoplast, nie mają – jak np.

**DO CZASU WYBUCHU GLOBALNEGO KRYZYSU BYŁO BARDZO DOBRZE, ALE POTEM EUROPE ZALAŁY TANIE TOWARY Z CHIN, INDII. (...) SZCZĘŚLIWIE NA NIEKTÓRYCH RYNKACH, TAKŻE W USA, GDZIE CHYBA NIEŻLE PRZEJECHALI SIĘ NA BADZIEWIU, KLIENCI ZNÓW CHCĄ WRACAĆ DO NAS. BO JEDNAK NA DŁUŻSZĄ METĘ LICZY SIĘ JAKOŚĆ. PRZEDSIĘBIORCY, KTÓRZY CHCĄ PRZETRWAĆ I DALEJ SIĘ ROZWIJAĆ, MUSZĄ TO ZROZUMIEĆ.**

niemieckie czy szwajcarskie – przynależnej krajowi renomy. Na małych polskich eksporterów wywierana jest teraz wieloraka presja: z jednej strony powinni obniżyć ceny za Zachodzie, a z drugiej – mają podnosić pensje pracownikom w kraju. Dla wielu jest to nie do pogodzenia. Szczęśliwie na niektórych rynkach, także w USA, gdzie chyba nieźle przejechali się na badziewiu, klienci znów chcą wracać do nas. Bo jednak na dłuższą metę liczy się jakość. Przedsiębiorcy, którzy chcą przetrwać i dalej się rozwijać, muszą to zrozumieć.

### **UNIJNE ŚRODKI MUSZĄ TRAFIĆ DO MAŁYCH FIRM**

– W mojej opinii, trzeba przeznaczać więcej unijnych pieniędzy dla sektora małych i średnich przedsiębiorstw, natomiast mocno kontrolować przyznawanie pieniędzy samorządom. Należy inwestować w nowoczesne maszyny i urządzenia w mikro, małych i średnich firmach, ale jednocześnie stworzyć możliwości łatwiejszego pozyskiwania środków. Warto zwrócić uwagę na ułatwienie procedur dostępu do pieniędzy na rozwój infrastruktury dostosowanej do potrzeb osób niepełnosprawnych. Powinno się utworzyć ośrodki informacyjne, w których każda firma może skorzystać z pomocy profesjonalistów przy opracowywaniu wniosków. Z przygotowaniem wniosków wiążą się zbyt wysokie opłaty, które nierzadko dyskwalifikują mikro i małych przedsiębiorców w walce o unijne pieniądze. Dla tych firm, które dotychczas skorzystały z funduszy unijnych i posiadają nowoczesne technologie, należy uwzględnić wnioski zawierające elementy zarówno badawcze, jak i rozwojowe. Trzeba też dodać, że dla wielu przedsiębiorców język projektów nie jest zrozumiały i powinno się go znacznie uprościć.



ZAPRASZAMY DO WSPÓŁPRACY

# Strefa Biznesu

NOWOCZESNY MAGAZYN O BIZNESIE BLISKO CIEBIE

**POLSKA PRESS GRUPA**

**WOL  
NE  
FO  
RUM**

---

**NAJCENNIJSZYM DOBREM WSPÓŁCZESNEGO CZŁOWIEKA (POZA ŻYCIEM) JEST CZAS, A ŚCIŚLEJ – JEGO WYKORZYSTANIE. KOMUNIKACJA STAJE SIĘ WIĘC JEDNYM Z WAŻNIEJSZYCH DETERMINANTÓW CODZIENNOŚCI: OD TEGO, ILE CZASU SPĘDZAMY W ŚRODKACH TRANSPORTU, ZALEŻY W DUŻYM STÓPNIU NASZ KOMFORT ŻYCIA**

ANDRZEJ ZDEBSKI  
PREZES FIRMY KRAKCHEMIA S.A.

---

Wypowiedzi w Wolnym Forum odzwierciedlają osobiste poglądy ich autorów



**RADOSŁAW WŁOSZEK**

// prezes zarządu Kraków Airport

## **MAŁOPOLSKA LECI W ŚWIAT, CAŁY ŚWIAT PRZYLATUJE DO MAŁOPOLSKI**

POŁOŻENIE LOTNISKA W ATRAKCYJNYM REGIONIE JEST JEGO ATUTEM, A MARKA KRAKOWA I MAŁOPOLSKI JEST ROZPOZNAWALNA W ŚWIECIE. PLANOWANE INWESTYCJE JESZCZE ZWIĘKSZĄ DOSTĘPNOŚĆ I ATRAKCYJNOŚĆ PORTU IM. JANA PAWŁA II.

Struktura ruchu pasażerskiego w Kraków Airport pokazuje, że połowa pasażerów przylatujących i odlatujących z Krakowa to obcokrajowcy. Zdywersyfikowana siatka połączeń i oferta aż 19 przewoźników sprawia, że łatwo dolecieć do Małopolski z każdego zakątka świata. Na strukturę ruchu pasażerskiego ma wpływ siatka połączeń – np. dzięki uruchomieniu bezpośredniego połączenia do Chicago przez PLL LOT obywatele Stanów Zjednoczonych stali się trzecią największą narodowością wśród pasażerów korzystających z krakowskiego lotniska (zaraz po Polakach i Brytyjczykach).

Połączenia lotnicze umożliwiają zaplanowanie wakacji w ciekawych miejscach, z czego korzystają Małopolanie. Umożliwiają też nawiązanie relacji biznesowych. W celach biznesowych pasażerowie podróżują najczęściej pomiędzy Krakowem, Paryżem, Kopenhagą, Amsterdamem, Wiedniem, Oslo i Londynem.

Położenie lotniska w atrakcyjnym regionie jest jego atutem, a marka Krakowa i Małopolski jest rozpoznawalna w świecie. Kraków jest nie tylko najlepszym miejscem dla sektora nowoczesnych usług biznesowych w Europie (Raport Tholons), ale został wyróżniony także w zestawieniu European Cities & Regions of the Future 2016/2017 przygotowywanym przez Financial Times, obok Hamburga i Oslo, jako duże europejskie miasto przyjazne dla biznesu.

Wyniki najnowszego Indeksu Millennium pokazują, że Małopolska jest na drugim miejscu wśród innowacyjnych regionów i o blisko połowę zmniejszyła dystans dzielący ją od województwa mazowieckiego. Jest to rezultatem zwiększenia zatrudnienia w placówkach badawczo-naukowych oraz zwiększeniem wydatków na badania i rozwój.

Kolejną zaletą jest to, że Kraków Airport jest położony nieco ponad 11 km od centrum Krakowa, podobnie jak np. port lotniczy w Bolonii. Nasze lotnisko od północy graniczy z odcinkiem autostrady A4 Kraków – Katowice, położone jest przy ważnych szlakach komunikacyjnych Polski i Europy, w dwie godziny mogą dojechać tu również mieszkańcy Czech i Słowacji.

Wizja rozwoju lotniska oraz infrastruktury wokół portu lotniczego jest niezwykle ważna. Trzeba wybiegać w przyszłość i śledzić aktualne tendencje na rynku usług lotniczych. Dla krakowskiego portu lotniczego najważniejszą inwestycją jest budowa nowej drogi startowej.

Rozwój infrastruktury okołolotniskowej jest również niezwykle istotny. Szybki dojazd do lotniska podnosi atrakcyjność oferty portu lotniczego. Liczymy na to, że droga wojewódzka 774 zostanie przeniesiona na drugą stronę autostrady, powstanie Trasa Balicka oraz wybudowany zostanie nowy węzeł autostradowy.

**JANUSZ FUDAŁA**

// prezes ORLEN OIL

## INNOWACYJNOŚĆ PRODUKTU KLUCZEM DO SUKCESÓW RYNKOWYCH

POLSKA MARKA PLATINUM, W PORÓWNANIU Z MARKAMI ŚWIATOWYCH KONCERNÓW, CIESZY SIĘ WYSOKIM POZIOMEM JAKOŚCI, KONKURENCYJNOŚCI I ZAUFANIA.

Czy to możliwe, aby w obecnych czasach prężnie rozwijające się kraje mogły funkcjonować bez innowacyjnych rozwiązań? Innowacyjny oznacza zaawansowany technologicznie. Trudno dziś wyobrazić sobie zaawansowane technologie bez wparcia ze strony szeroko pojętych narzędzi IT. Przemysł IT wytwarza takie narzędzia, które wspomagają procesy produkcyjne wszystkich innych gałęzi przemysłu.

Nie inaczej jest w branży przetwórstwa ropy naftowej. Rozwiązania z obszaru IT pozwalają na dokładne planowanie łańcucha dostaw. Wspomagają projektowanie nowych rozwiązań w zakresie gospodarki smarowniczej w dużych zakładach, redukując zużycie środków smarowych, dzięki czemu m.in. ogranicza się zanieczyszczenie środowiska naturalnego. W procesie projektowania innowacyjnego środka smarowego narzędzia IT pomagają modelować, rozumieć zagadnienia związane z mechaniką płynów, co w prosty sposób przekłada się na korzyści eksploatacyjne po stronie końcowego użytkownika oleju.

ORLEN Oil jest jedną z czołowych światowych firm wprowadzających innowacje technologiczne w produkowanych środkach smarnych, głównie marki Platinum. Szacuje się, iż co piąty samochód ciężarowy w Polsce pokonuje wyznaczoną trasę, wykorzystując olej z rodziny Platinum Ultor.

Od lat budujemy zaufanie i pewność klientów co do wysokiej jakości naszych produktów. ORLEN OIL posiada własne laboratorium badawcze, w którym trwają permanentne prace nad nowymi innowacyjnymi wyrobami. Często informacja zwrotna od użytkowników samochodów jest dla nas kierunkowskazem zmian w sposobie projektowania czy wytwarzania naszych produktów. Jesteśmy dumni z tego, iż polska marka Platinum, w porównaniu z markami światowych koncernów, cieszy się wysokim poziomem jakości, konkurencyjności i zaufania naszych klientów.





## IRENEUSZ MERCHEL

// prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.

### KOLEJ ZWIĘKSZA MOŻLIWOŚCI MAŁOPOLSKI

DOGODNE POŁĄCZENIA, KRÓTSZY CZAS PODRÓŻY, POPRAWA BEZPIECZEŃSTWA, SPRAWNIEJSZY PRZEJAZD POCIĄGÓW AGLOMERACYJNYCH I DALEKOBIEŻNYCH – TO NIEKTÓRE Z EFEKTÓW KRAJOWEGO PROGRAMU KOLEJOWEGO W MAŁOPOLSCE.

W najbliższych latach trasy kolejowe z komfortowymi przystankami m.in. Kraków-Zabłocie i Kraków-Podgórze będą spełniać oczekiwania pasażerów. Na realizację tych inwestycji w województwie małopolskim przewidzianych jest ponad 9 miliardów złotych. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. dynamicznie realizują Krajowy Program Kolejowy, który obejmuje ponad 220 inwestycji za ponad 66 mld zł. Od początku 2017 r. spółka podpisała umowy na realizację projektów o wartości 16 mld zł. Małopolska istotnie korzysta z programu. Tylko 2 października w Krzeszowicach podpisano dwie umowy o wartości prawie miliarda złotych na modernizację linii między Krzeszowicami a Trzebiną, na trasie Kraków – Katowice oraz na odcinek Trzebinia – Oświęcim, na ważnej linii do Zebrzydowic.

Już w grudniu nie tylko mieszkańcy Krakowa i Małopolski skorzystają z nowej łącznicy kolejowej Kraków-Zabłocie – Kraków-Krzemionki. Inwestycja, na którą przeznaczono 348 mln zł, skróci podróż z Krakowa do Zakopanego, ale także istotnie usprawni ruch pociągów aglomeracyjnych. Przedsięwzięcie oznacza również dobry dostęp do kolei z dwóch komfortowych przystanków – Kraków-Zabłocie i Kraków-Podgórze. Budowa łącznicy oraz czynnej od czerwca łącznicy w Suchoj Beskidzkiej tworzą nowe możliwości małopolskiej sieci kolejowej.

Kolejowe otwarcie w Krakowie, bez którego miasto nie zyskałoby nowoczesnej komunikacji, to dobudowa dwóch torów aglomeracyjnych między Krakowem Głównym a Płaszowem. Miliardowe przedsięwzięcie stworzy oczekiwane wygodniejsze i sprawniejsze połączenia w mieście. Powstaną nowe węzły przesiadkowe, dodatkowe przystanki: Złocień i Kraków Grzegórzki, które zwiększą integrację kolei z komunikacją miejską. Zyska komunikacja regionalna oraz poprawią się podróże międzyregionalne między Małopolską a innymi województwami. Krótsze podróże w Małopolsce i aglomeracji krakowskiej będą też efektem m.in. inwestycji PLK na trasie Kraków Płaszów – Podbory Skawińskie, wartej 175 mln zł. Łatwiejszy dostęp do kolei zapewnią 2 dodatkowe przystanki: Kraków-Opatkowice, Skawina-Jagielnia oraz zmodernizowana stacja Skawina.

Ważnym dla mieszkańców, przedsiębiorców i gospodarki przedsięwzięciem jest modernizacja trasy E30 Kraków – Rzeszów. Dzięki niej podróże stały się krótsze, a czas przejazdu najszybszych pociągów z Krakowa do Tarnowa i dalej do Rzeszowa wynosi około 1 godz. i 45 min, a będzie jeszcze krótszy. Podróżowanie na trasie stało się już wygodniejsze – pasażerowie korzystają z dobrze wyposażonych i oznakowanych stacji i przystanków, które zapewniają oczekiwane warunki obsługi dla wszystkich podróżnych. Inwestycja pozytywnie wpływa na dostępność do miejsc pracy i szkół. Podobne znaczenie ma modernizacja trasy E30 w kierunku Katowic (od 2016 r. zdecydowanie przyspieszyła). Oczekiwany efektem będzie skrócenie czasu przejazdu pomiędzy stolicami województw śląskiego i małopolskiego do jednej godziny. Nie mniej istotne są dla mieszkańców krótsze podróże do Krakowa m.in. z Krzeszowic, Trzebini, Dulowej. Kolej skutecznie połączy nie tylko duże ośrodki, lecz i mniejsze miejscowości.

Polskie Linie Kolejowe dzięki inwestycji za ponad pół miliarda złotych zwiększą standard podróżowania i przewozu towarów na linii Trzebinia – Oświęcim. Czas przejazdu z Krakowa do Oświęcimia zajmie około godziny. Do podróży zachęcą odnowione i wygodniejsze stacje i przystanki. Dla gospodarki ważny będzie dobry standard trasy przygotowanej do przewozów towarowych.

W dwóch zdaniach można powiedzieć, że dla Małopolski realizacja projektów inwestycyjnych w ramach Krajowego Programu Kolejowego oznacza lepszy system komunikacji w Krakowie, szybsze i wygodniejsze podróże w aglomeracji oraz lepsze połączenia międzyregionalne. To także nowe możliwości dla transportu towarów i zwiększenie konkurencyjności kolei względem innych środków transportu.



## MAŁGORZATA POPLAWSKA

// wiceprezes Krakowskiego Parku Technologicznego

### DROGI DO SUKCESU

**NIE TRZEBA NIKOGO PRZEKONYWAĆ, ŻE DOBRE SKOMUNIKOWANIE REGIONU PODNOSI JEGO ATRAKCYJNOŚĆ GOSPODARCZĄ, TURYSTYCZNĄ, A TAKŻE DZIAŁA NA KORZYŚĆ JEGO MIESZKAŃCÓW.**

Jako Krakowski Park Technologiczny obsługujemy licznych przedsiębiorców, którzy są zainteresowani inwestycjami w Małopolsce. Podczas takich rozmów zawsze pada pytanie o drogi dojazdowe, bliskość autostrady czy drogi ekspresowej oraz możliwość sprawnego dowozu pracowników nawet z odleglejszych regionów.

Bezrobocie w Małopolsce spadło poniżej 6 proc. i jest niższe od średniej stopy bezrobocia dla całego kraju (7,1 proc. na koniec lipca). Ten aspekt ma ogromne znaczenie dla prowadzenia działalności gospodarczej. Często słyszymy od przedsiębiorców, że jednym z najpoważniejszych problemów jest obecnie pozyskanie wykwalifikowanych pracowników.

Wielu przedsiębiorców jest zmuszonych ściągać pracowników z oddalonych o kilkadziesiąt kilometrów powiatów. Dlatego tak istotna jest poprawa komunikacji poprzez np. usprawnianie transportu kolejowego. Warto tu wspomnieć choćby o jednej z kluczowych dla Ministerstwa Infrastruktury i Budownictwa inwestycji kolejowej – linii Podtęże – Piekętko, która jest szansą rozwojową dla regionu Beskidu Wyspowego i Nowosądeckiego.

Jako Krakowski Park Technologiczny z niecierpliwością czekamy na długo wyczekiwaną, mocno forsowaną przez ministra Andrzeja Adamczyka, północną obwodnicę Krakowa i trasę S7 (w tym roku mają być podpisane umowy na projekt i budowę 2 odcinków drogi S7 na północ od Krakowa – od węzła Nowa Huta do Szczepanowic). To zwiększy na pewno atrakcyjność, tak bardzo potrzebnych Małopolsce terenów inwestycyjnych i umożliwi lokowanie nowych inwestycji w tym rejonie. Jak pokazał przykład podstrefy bocheńskiej, dobre skomunikowanie z resztą regionu poprzez dostęp do autostrady i linii kolejowej jest na pewno jednym z głównych czynników wpływających na decyzje inwestycyjne szczególnie w przypadku większych przedsięwzięć przemysłowych.

Nie należy jednak zapominać, iż dla zapewnienia zrównoważonego rozwoju Małopolski konieczne są inwestycje w drogi wojewódzkie i powiatowe. To one bowiem decydują o rozwoju małych i średnich przedsiębiorstw, filarów naszej gospodarki.



## KRZYSZTOF ADAMCZYK

// doradca prezydenta Krakowa ds. inwestycji strategicznych

### POLITYKA KONTRA PERSPEKTYWICZNE PLANOWANIE INWESTYCJI DROGOWYCH

KTOŚ, KIEDYŚ POWIEDZIAŁ: „TRANSPORT JEST KRWIOBIEGIEM GOSPODARKI”.

Kilka lat temu jeden z tygodników wykonał analizę i potwierdził, że kolejność budowy dróg w Polsce nie wynika z parametrów ruchu czy kryteriów gospodarczych tylko z siły politycznej regionów. Takim przykładem w Małopolsce jest droga S7. Według przeprowadzonych kilkanaście lat temu pomiarów i opracowanych prognoz droga ta została wskazana jako jedna z najbardziej obciążonych ruchem spośród dróg ekspresowych. Deklarację poparcia jej budowy składali ministrowie, parlamentarzyści małopolscy, dyrektorzy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, a mimo to realizacja kompletnie przygotowanego odcinka została wstrzymywana.

Obecne działania dają nadzieję, że w 2022 roku zostaną oddane do użytkowania wszystkie przygotowywane odcinki S7 i Północna Obwodnica Krakowa. To powinno być impulsem dla zdecydowanych działań dla poprawy przepustowości ulicy Zakopiańskiej w sąsiedztwie węzła Kraków Południe autostrady A4. Przygotowywaniu zaś Beskidzkiej Drogi Integracyjnej powinno towarzyszyć opracowanie studium korytarzowego dla odcinka pomiędzy Krakowem a Głogoczowem czy Myślenicami. Inaczej doprowadzimy w tym rejonie do paraliżu komunikacyjnego.

Mając na uwadze zapewnienie możliwie dobrego dojazdu do portu lotniczego w Balicach czy obsługę dużych inwestycji mieszkaniowych w południowym obszarze Krakowa, w związku z wyczerpaniem się przepustowości autostrady A4, należy kontynuować przygotowanie jej rozbudowy od Balic do Opatkowic do trzech pasów w każdym kierunku. Będzie to niezbędne pomimo powstania Północnej Obwodnicy Krakowa.

Ze względu na znaczenie Nowego Sącza dla rozwoju gospodarczego niezwykle pilna powinna być realizacja jego dobrego połączenia drogowego z autostradą A4, niezależnie od planowanych strategicznych inwestycji kolejowych.

### DŁUGOTRWAŁOŚĆ PRZYGOTOWANIA INWESTYCJI DROGOWYCH I PROTESTY

Przetarg na opracowanie materiałów i uzyskanie decyzji środowiskowej dla drogi S7 Kraków – granica województwa świętokrzyskiego został ogłoszony w 2006 roku. Ostateczną decyzję uzyskano w 2015 roku, a następnie – w wyniku skargi do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego – dopiero w 2017 roku uzyskano podstawę do dalszych działań inwestycyjnych (i to z wyłączeniem odcinka pomiędzy węzłami w rejonie Poradowa). Przygotowanie Północnej Obwodnicy Krakowa rozpoczęto w 2008 roku, a dopiero w roku bieżącym uzyskano ostateczne rozstrzygnięcie dla decyzji środowiskowej. Odwołania i skargi skutecznie się do tego przyczyniły. Firma konsultingowa, przyjmując, że opóźnienie oddania do użytkowania dla powyższego odcinka S7 wyniesie 6 lat, obliczyła straty społeczno-ekonomiczne z tego tytułu na około 2,3 mld zł.

Warto również uwzględnić, że dokumentacyjnie i realizacyjnie z krakowskim odcinkiem S7 powiązane są: budowa Północnej Obwodnicy Krakowa i rozbudowa ulicy Kocmyrzowskiej posiadające decyzje środowiskowe. Nie wiem, czy protestujący, wspierający protesty i prawnicy „projektujący nowe przebiegi S7” biorą to pod uwagę. Może to spowodować wieloletnie opóźnienia dla tych trzech inwestycji.

Mieszkańcy Podhala skutecznie zablokowali rozbudowę zakopianki oraz opóźnili o kilka lat budowę mostu w Białym Dunajcu. Burmistrz Wadowic protestuje przeciwko proponowanemu przebiegowi Beskidzkiej Drogi Integracyjnej. Dla nowej, tak ważnej dla Nowego Sącza, dro-

gi żaden z kilku przedstawionych przebiegów na razie nie został zaakceptowany. Protesty, odwołania i skargi mogą pojawić się później, jak projektant przedstawi przebieg rekomendowany do decyzji środowiskowej.

#### UWARUNKOWANIA PRAWNO-PROCEDURALNE

Od 2003 roku obowiązuje „specustawa drogowa” wielokrotnie zmieniana i poprawiana, a mająca na celu szybsze uzyskiwanie decyzji umożliwiających rozpoczęcie inwestycji drogowych. Wieloletnie doświadczenia różnych inwestorów dróg publicznych i projektantów wskazują, że obowiązujące przepisy nie umożliwiają szybkiego uzyskania niezbędnych decyzji. Złożoność dużych projektów powoduje, że zarówno organy I, jak i II instancji praktycznie zawsze i wielokrotnie przekraczają terminy określone w Kodeksie postępowania administracyjnego.

Przyczyną części opóźnień są braki i niedopatrzenia w dokumentacji oraz załącznikach do wnioskowanych decyzji o Środowiskowych Uwarunkowaniach (ŚU) czy Zezwoleniu na Realizację Inwestycji Drogowej (ZRID). Dla dużych projektów uzyskanie decyzji w I instancji zawiera się w granicach od 6 do 9 miesięcy, zaś średni czas rozpatrzenia odwołań przez organy II instancji to 6 do 12 miesięcy.

Czas od rozpoczęcia przygotowania dużych inwestycji do rozpoczęcia budowy niezbędny dla: przygotowania i przeprowadzenia przetargów na opracowanie dokumentacji, a następnie budowę, opracowania dokumentacji, uzyskania opinii, uzgodnień i decyzji, przeprowadzenia postępowań i konsultacji, rozpatrzenia odwołań i skarg, usuwania braków i wprowadzania korekt, należy przyjmować od 7 do 10 lat.

Może więc warto pochylić się po raz kolejny nad wszystkimi przepisami dotyczącymi całego procesu inwestycyjnego dla różnych inwestycji infrastruktury transportowej i dokonać korekt oraz zmian usprawniających.

#### HIERARCHIZACJA I FINANSOWANIE

Dostępne środki na inwestycje nie są nieograniczone, a stąd konieczna jest hierarchizacja zadań. Powinna ona obowiązywać na szczeblu krajowym czy regionu i być oparta na przejrzystych oraz mierzalnych kryteriach. Powinno się promować zadania bardziej efektywne, przyczyniające się do rozwoju gospodarczego, szybciej likwidujące wąskie gardła i bariery. W hierarchizacji warto brać pod uwagę czas przygotowania i przeprowadzać dobrą analizę prawdopodobnych ryzyk.

Jeżeli przyjąć, że środki Unii Europejskiej na rozwój infrastruktury drogowej i kolejowej po 2020 roku mogą być zdecydowanie mniejsze, to równoległe do innych działań należy dążyć do opracowania i wdrożenia nowych mechanizmów finansowania.

Przykładowo dzisiaj można przyjąć, że trudno będzie do 2025 roku zbudować lub rozbudować drogę do Nowego Sącza, Beskidzką Drogę Integrycyjną czy nową linię kolejową do Zakopanego i Muszyny. W mojej ocenie dobrze, że zarówno w zakresie inwestycji drogowych, jak i kolejowych realizowane są w pierwszej kolejności zadania, które szybciej poprawią warunki komunikacji czy zlikwidują największe bariery, a w tym czasie przygotowuje się trudne zadania strategiczne.



## GRZEGORZ STAWOWY

// prezes spółki Koleje Małopolskie

### KOLEJ NA SUKCES

REWOLUCJĘ NA MAŁOPOLSKICH TORACH PRZYNIÓSŁ GRUDZIEŃ 2014 ROKU. WTEDY TO ROZPOCZĘŁY DZIAŁALNOŚĆ PRZEWOZOWĄ KOLEJE MAŁOPOLSKIE, URUCHAMIAJĄC PIERWSZE POCIĄGI NA TRASIE KRAKÓW GŁÓWNY – WIELICZKA RYNEK KOPALNIA.

Rozwój transportu kolejowego w Polsce przez wiele lat stał pod znakiem zapytania. Pierwsze lata po transformacji ustrojowej to równia pochyła zarówno dla wielkości przewozów, jak i stanu infrastruktury. Dynamiczny rozwój transportu drogowego, w tym w szczególności indywidualnego transportu samochodowego, sprawił, że kolej została odstawiona na boczny tor.

Zmianę takiego stanu rzeczy przyniósł dopiero proces integracji europejskiej. W przypadku infrastruktury kolejowej przejawiał się on przede wszystkim w postaci ogromnego zastrzyku finansowego, który umożliwił stopniowe nadrobienie wieloletnich zapóźnień. W efekcie od ponad 10 lat sieć kolejowa w Polsce jest wielkim placem budowy. Nie inaczej sytuacja wygląda w Małopolsce.

Na początku XXI wieku pociągi kursujące po województwie małopolskim systematycznie obniżały prędkość, wydłużały czas przejazdu, a pasażerowie odchodzili od kolei na rzecz rosnącej liczby przewoźników drogowych. Rozpoczęcie robót modernizacyjnych na trasach z Krakowa do Wieliczki, Tarnowa, Rzeszowa czy Kielc paradoksalnie jeszcze bardziej umocniło ten trend. Potężna skala utrudnień podczas remontów torów, pociągi odwoływane przez brak przepustowości linii kolejowych oraz notoryczne opóźnienia zniechęcały do podróżowania koleją.

Swoistą rewolucję na małopolskich torach przyniósł dopiero grudzień 2014 r. Właśnie wtedy, wraz z wejściem w życie rozkładu jazdy 2014/15, Koleje Małopolskie rozpoczęły działalność przewozową, uruchamiając pierwsze pociągi na trasie Kraków Główny – Wieliczka Rynek Kopalnia. Znakiem rozpoznawczym nowego przewoźnika był cykliczny rozkład jazdy (kursy dokładnie co 30 minut), nowoczesny tabor (fabrycznie nowe 3-członowe pojazdy Acatius Plus wyprodukowane w zakładach PESA Bydgoszcz) oraz konkurencyjny czas i cena przejazdu (3 złote za 20-minutową podróż).

Pół roku później, po otwarciu zmodernizowanej linii Kraków Główny – Kraków Lotnisko, wydłużono istniejące połączenie z Wieliczki do Portu Lotniczego Kraków-Balice, oferując te same atrakcyjne warunki podróży. Na efekty nie trzeba było długo czekać. Dziś pociągami na tej

trasie podróżuje każdej doby niemal 13 tysięcy osób, a z pociągów korzysta 30 proc. pasażerów odlatujących z podkrakowskiego lotniska i na nim lądujących.

Podobne efekty udało się osiągnąć na innych zmodernizowanych liniach – od grudnia 2015 roku na trasie z Krakowa do Miechowa i Sędziszowa oraz rok później na trasie z Krakowa do Tarnowa, Nowego Sącza i Krynicy-Zdroju. Wszędzie u podstaw leżały te same determinanty sukcesu – regularność kursowania, konkurencyjny czas przejazdu, nowoczesny tabor oraz atrakcyjne ceny biletów.

W każdym przypadku podstawą była jednak infrastruktura. To możliwość dotarcia do centrum Krakowa z Tarnowa w niecałą godzinę, a z Miechowa w nieco ponad 40 minut decyduje o powrocie zainteresowania kolejją – zamiast tracić czas i nerwy w korkach, można zrelaksować się, czytając ulubioną książkę w wygodnym i przyjaznym dla środowiska pociągu.

Na koniec warto wspomnieć o słowie „klucz”, które powszechnie pojawia się w kontekście transportu kolejowego i całego transportu publicznego, a mianowicie o INTEGRACJI. Nie ma jednego idealnego środka transportu, który zaspokoi wszystkie potrzeby transportowe mieszkańców. Dlatego tak ważne jest, aby każdą podróż można było „złożyć” z najbardziej efektywnych środków transportu i zorganizować taki system transportowy w mieście i regionie, który to umożliwi. Właśnie wtedy możemy mówić o integracji.

Kraków i Małopolska mogą się pochwalić w tej dziedzinie już dużym doświadczeniem. Powoli standardem stają się parkingi park&ride przy stacjach i przystankach kolejowych, które każdego dnia wypełniają się samochodami mieszkańców okolicznych miejscowości dojeżdżających na pociąg. W Krakowie zaś na potrzeby końcowego etapu podróży – z pociągu do miejsc pracy i szkół zlokalizowanych na terenie całego miasta – pasażerowie mogą nabyć zintegrowany bilet na pociąg i komunikację miejską.

Prawdziwym ewenementem na skalę kraju jest jednak sieć Autobusowych Linií Dowozowych na terenie gmin Wieliczka, Gdów i Świątniki Górne. Pięć linii łączy kilkanaście miejscowości, dowożąc ich mieszkańców na stację Wieliczka Rynek Kopalnia. Umożliwia to dogodną przesiadkę na pociąg do Krakowa. Rozkład jazdy ALD skorelowany jest z rozkładem jazdy pociągów i uwzględnia wszelkie ich zmiany, dzięki czemu podróżny może być pewny, że zawsze zdąży przesiąść się z autobusu na pociąg. Cała podróż zaś zgodnie z ideą integracji odbywa się na jednym bilecie.



**JANUSZ STRZEBOŃSKI**

// wiceprezes Małopolskiego Porozumienia Organizacji Gospodarczych

## MIESZKANIE PLUS: NADZIEJE I OBawy

O POWODZENIU RZĄDOWEGO PROGRAMU JAK ZAWSZE ZDECYDUJE CENA.

Rządowy program Mieszkanie Plus skierowany jest do osób o niskich dochodach, które nie mogą uzyskać kredytu hipotecznego na zakup mieszkania na rynku komercyjnym i nie przysługuje im prawo do lokalu komunalnego. Program przewiduje budowę mieszkań na wynajem z opcją uzyskania prawa własności po spłacie czynszu przez okres 30 lat.

Na pewno rozbudza on wiele nadziei wśród młodych rodzin, które nie mogą sobie pozwolić na własne mieszkanie. Jego istotą ma być niski koszt budowy lokali nieprzekraczający 3000 złotych za metr kwadratowy. Aby obniżyć koszty budowy, rząd – z zasobów Skarbu Państwa – odda w użytkowanie wieczyste operatorowi mieszkaniowemu tereny pod zabudowę. Przewidywany czynsz najmu ma wahać się w granicach 10–20 złotych za metr, do tego dojdą czynsz administracyjny, opłaty za media i remonty. Aby skorzystać z programu Mieszkanie Plus, należy zrzec się swoich praw lokatorskich w formie aktu notarialnego. Co istotne, nie ma limitu wieku osób mogących korzystać z programu. Mogą więc z niego korzystać seniorzy.

Na pewno każdy krok w kierunku budowy mieszkań pod wynajem jest krokiem we właściwym kierunku. Należy się więc cieszyć, że taka inicjatywa została podjęta. Jednak znając realia, Polacy będą raczej bardziej skłonni korzystać z opcji dochodzenia do uzyskania prawa własności. Będzie to traktowane jak kredyt, a nie najem. Nie musimy mieć wkładu własnego, jak to ma miejsce przy pozyskaniu kredytu hipotecznego. Nie ponosimy dodatkowych kosztów zabezpieczeń. Jednak należy pamiętać, że nie jesteśmy właścicielami lokalu, jak to ma miejsce przy zakupie na rynku komercyjnym.

Bardzo dużo obaw może budzić zapis o zrzeczeniu się praw lokatorskich. Oznacza to w praktyce eksmisję bez wyroku sądowego (z wyłączeniem osób chronionych).

Operatorem mieszkaniowym będzie firma prywatna i musi ona być nastawiona na działanie komercyjne. Czy więc możemy być pewni, że nie zastosuje gorszych materiałów? Czy jakość będzie porównywalna z lokalami budowanymi na rynku komercyjnym? Czy w związku z tym należy się spodziewać aż tak dużych różnic cenowych w porównaniu z rynkiem komercyjnym? Mam pewne wątpliwości.

Następnym istotnym czynnikiem jest budowa infrastruktury wokół powstających lokali. Mówimy tu o drogach dojazdowych, parkingach, żłobkach, przedszkolach, szkołach. Czy samorządy będą w stanie sprostać wyzwaniom? Na pewno o powodzeniu rządowego programu jak zawsze zdecyduje cena.



## ANDRZEJ ZDEBSKI

// prezes firmy KRAKCHEMIA S.A.

### KRAKOWIANIE MUSZĄ PRZESTAĆ MARNOWAĆ CZAS W KORKACH

MAŁOPOLSKA I KRAKÓW, JAK SIĘ WYDAJE, ZOSTAŁA DOSTRZEŻONA PRZEZ OBECNY RZĄD I NA KOMUNIKACJĘ W REGIONIE SĄ ŚRODKI. WRESZCIE!

Najcenniejszym dobrem współczesnego człowieka (poza życiem) jest czas, a ściślej – jego wykorzystanie. Komunikacja staje się więc jednym z ważniejszych determinantów codzienności: od tego, ile czasu spędzamy w środkach transportu, zależy w dużym stopniu nasz komfort życia.

Kraków, największe miasto południowej Polski, musi być dobrze, ba – bardzo dobrze skomunikowane ze swoimi najbliższymi sąsiadami (w tym w Czechach i na Słowacji). Krakowianie zaś muszą przestać marnować swój czas w korkach.

Nie jestem specjalistą od komunikacji, ale wydaje się, że jest dobry plan na komunikację w Krakowie. To kolej aglomeracyjna uzupełniona szybkim tramwajem, autobusami z wydzielonymi pasami ruchu. Do tego można byłoby dodać, gdzie to możliwe, kolej nadziemną (typu monoraile), np. w Nowej Hucie i okolicach podkrakowskich. Chyba będzie to łatwiejsze i tańsze do wykonania niż kopanie tunelów metra. No i parkingi, nie tylko w centrum miasta, ale dla mieszkańców osiedli, w pobliżu dużych węzłów komunikacyjnych – tak aby można zostawić auto wygodnie w miejscu zamieszkania bądź w jego pobliżu.

Komunikacja regionalna też powinna należeć do kolei. Kiedy znów pojedzie mototorpeda z Krakowa do Zakopanego (jak w 1938 roku)? Tu przejazd nie powinien zabierać więcej niż godzinę. Przed II wojną światową był projekt kolei jadącej naokoło do Zakopanego przez Krynicę do Krakowa. Może wrócić do tego pomysłu...

Europejskie lotnisko na europejskim poziomie (takim są obecnie Balice) powinno być europejsko skomunikowane z centrum miasta. Tego brakuje, a plany takich rozwiązań są odsunięte w czasie (Trasa Balicka).

I drobna uwaga do PKP – składy pociągów jadących do Krakowa (szczególnie z Warszawy) powinny być o najwyższym standardzie. Wszystkie. A tak nie jest. To przecież wielokrotnie pierwszy kontakt turystów z polską jakością życia i rozwojem cywilizacyjnym. No, chyba że do Nowej Huty na zwiedzanie mają dowozić pociągi z minionego okresu, aby wprowadzać w nastrój z lat minionych.

Małopolska i Kraków, jak się wydaje, została dostrzeżona przez obecny rząd i na komunikację w regionie są środki. Wreszcie.

I na koniec. Z Warszawy aż pod Miechów pojedziemy zapewne niedługo samochodem w dwie godziny. A z Miechowa do Krakowa (czterdzieści parę kilometrów) – godzinę z okładem. Tu znowu czas się zatrzymał i budowniczy dróg też.

To, o czym piszę, jest znane i zawarte w różnych planach. Chodzi o to, aby je sprawnie zrealizować, o niczym nie zapominając (parkingi na osiedlach, wielopoziomowe, tanie w wykonaniu), zaczynając od rzeczy najprostszych (i najtańszych). Tabor kolejowy najwyższej klasy do Krakowa. A wtedy będzie czas, aby wsiąść na rower (ten miejski – świetny pomysł) i pojechać na wycieczkę po Krakowie. A może realizując po krakowsku hasło elektromobilności mogłyby to być w przyszłości rowery elektryczne?





## MAREK PIWOWARCZYK

// wiceprezes Zarządu Business Centre Club,  
kanclerz Łoży Małopolskiej BCC

### BEZ DOBREJ INFRASTRUKTURY GOSPODARKA SIĘ NIE ROZWINIE

NAJWAŻNIEJSZYM WYZWANIEM JEST DOPRACOWANIE STRATEGII ŁĄCZĄCEJ PLANY ROZWOJU INFRASTRUKTURY TRANSPORTOWEJ Z OCZEKIWANIAMI PRZEDSIĘBIORCÓW.

Dobra i skuteczna infrastruktura transportowa to przede wszystkim oszczędność czasu dla jej użytkowników, wygoda, a także poprawa bezpieczeństwa. Krótszy czas podróży, upłynnienie ruchu czy skuteczniejsza sieć połączeń to główne wyzwania, jakie stoją w chwili obecnej przed decydentami. To również większa zachęta dla przedsiębiorców przy podejmowaniu decyzji o miejscu inwestowania. Bez dobrze skomunikowania firmy z infrastrukturą komunikacyjną nie można poważnie myśleć o dynamicznym rozwoju biznesu.

Strategia Odpowiedzialnego Rozwoju przewiduje rozwój kolei i poprawę funkcjonowania transportu publicznego, natomiast w zakresie infrastruktury drogowej praktycznie zakłada dokończenie zaplanowanych dróg ekspresowych i autostrad. Dostrzega również słaby rozwój infrastruktury transportowej na terenach wiejskich, który negatywnie wpływa na rozwój przedsiębiorczości na tych obszarach.

Dzisiaj zasadniczym źródłem finansowania inwestycji infrastrukturalnych są środki unijne i budżetowe. Są to ogromne kwoty, lecz niepokój budzi to, czy przy obecnych wymaganiach proceduralnych oraz możliwościach wykonawców zarówno w zakresie zdolności przerobowych, jak i niezbędnych środków na wkład własny, zdołamy je zaabsorbować. A jest to niezmiernie ważne, gdyż istnieją realne przesłanki, że w kolejnej perspektywie finansowej środki te mogą być znacznie mniejsze, a przecież musi zostać zapewniona ciągłość rozwoju infrastruktury transportowej.

Dlatego już teraz powinniśmy szukać przyszłych metod finansowania infrastruktury uwzględniających istotne zmniejszenie finansowania unijnego. Jednym z najskuteczniejszych sposobów rozwiązania tego problemu będzie zainteresowanie kapitału prywatnego. Należy zdefiniować charakter współpracy pomiędzy przedsiębiorcami a odpowiednimi instytucjami publicznymi: czy będą to przedsięwzięcia o charakterze prywatno-publicznym, czy też zobowiązania strony publicznej, a może emisje obligacji. Jak będzie wyglądał podział ryzyka ponoszonego przez strony, czy prawo będzie stabilne i przewidywalne, czy zlikwidowane zostaną istniejące bariery zarówno prawne, jak i mentalne?

To niezbędne przesłanki dla podejmowania decyzji przez prywatny kapitał i budowania współpracy przedsiębiorców z jednostkami publicznymi bez wzbudzania podejrzliwości urzędników. Dlatego konieczna jest wysoka aktywność tych jednostek w procesie budowania wiedzy wśród urzędników na temat korzyści wynikających z takiej współpracy. Najważniejszym jednak wyzwaniem będzie dopracowanie takiej strategii inwestycyjnej, która łączyć będzie plany rozwoju infrastruktury transportowej z oczekiwaniami przedsiębiorców.



## MAREK MALEC

// Galicyjska Izba Gospodarcza

### KOLEJ POTRZEBNA OD ZARAZ

MYŚLENICE I OKOLICA GRZĘZNĄ W KORKACH. PRZERZUCENIE CZĘŚCI RUCHU SAMOCHODOWEGO NA SZYNY TO ROZWIĄZANIE BARDZO POŻĄDANE.

W związku z rozwojem transportu zbiorowego nie sposób nie odnieść się do pomysłu, który w ostatnim okresie stał się bardzo gorący w mediach lokalnych. Chodzi o budowę Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na trasie Kraków – Świątyniki Górne – Siepraw – Myślenice.

Myślenice to dzisiaj jedyne z większych miast w pobliżu Krakowa pozbawione możliwości korzystania z infrastruktury kolejowej. Miasto bardzo ważne na szlaku komunikacyjnym Małopolski, gdyż leży przy zakopiance, na trasie Kraków – Zakopane. Dodając do tego codzienny ruch lokalny zakopianka często staje się – niestety – niewydolna. Korki przy wjeździe do miasta to smutna codzienność dojazdów do Krakowa od strony południowej. Przerzucenie części ruchu samochodowego na szyny jawi się więc jako bardzo dobry pomysł i rozwiązanie bardzo pożądane. Należy zauważyć, że nie jest to pomysł nowy. Już w 1911 r. Austriacy wykonali plany przebiegu linii kolejowej na trasie Kraków – Świątyniki Górne – Myślenice. W ramach prac rozważano pięć różnych przebiegów, ówcześni inżynierowie zaprojektowali trasę bardzo dokładnie. Kolejne plany były realizowane w latach 30. XX wieku. Niestety, wybuch II wojny światowej przekreślił tamte projekty.

Śledząc doniesienia medialne, można trafić na głosy sceptyków twierdzących, że dzisiaj budowa tej linii kolejowej jest niemożliwa z powodu trudnego terenu i gęstej zabudowy. Zakładam, że głosy takie biorą się z nieświadomości i ograniczonej czasem wyobraźni. Wystarczy spojrzeć na przykłady ze świata, gdzie linie kolejowe przebiegają często przez wysokie góry, morza, głębokie jeziora. Dzisiaj, w XXI wieku, technologia poszła tak do przodu, że wybudowanie krótkiej trasy (około 25 km) w naszym terenie nie powinno nastręczyć większych problemów.

Czy to się będzie opłacać i komu? Z założenia komunikacja zbiorowa nie przynosi zysków i jest dotowana przez lokalne samorządy. Konieczność zapewnienia możliwości szybkiego przemieszczania się transportem zbiorowym jest obowiązkiem władz wszystkich szczebli, aby zapewnić mieszkańcom komfort codziennego życia. Drogi, linie kolejowe są w każdym większym mieście jakby krwiobiegiem, od którego uzależnione jest sprawne funkcjonowanie całego organizmu miejskiego. Pociąg na trasie Kraków – Myślenice na pewno przyniesie bardzo ważne korzyści gospodarcze. Stanie się impulsem do rozwoju wszystkich gmin i miejscowości, przez które będzie przebiegał. Impulsem, jakiego nigdy na naszym terenie dotychczas nie było. Bardzo podoba mi się określenie, którego użył burmistrz Świątynik Górnych dr Witold Słomka – dla gmin, przez które przebiegnie nowa linia kolejowa, będzie to swoisty „złoty pociąg” – nie odnaleziony po latach, ale wybudowany staraniem obecnego pokolenia.

Osobiście liczę bardzo na rozwój gospodarczy w kontekście turystyki i rekreacji. Kraków odwiedzają rocznie miliony turystów. Dzięki linii kolejowej część z nich będzie mogła bezproblemowo skorzystać z uroków już górskich terenów, jakie odnajdą w Myślenicach, także Pogórza Wielickiego, na którym leżą Świątyniki Górne i Siepraw. Zapewnienie dobrej komunikacji między Myślenicami i Krakowem sprawi, że – tak jak dawniej, w czasach naszej młodości – Myślenice mogą się stać najważniejszym ośrodkiem rekreacji dla turystów i mieszkańców Krakowa. Ważnym aspektem jest również możliwość pozyskania pracowników do naszych firm. Zarówno w Myślenicach, jak i Sieprawiu oraz Świątynikach Górnych zlokalizowanych jest wiele zakładów, które potrzebują ludzi do pracy. Pociąg Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na pewno pomoże w sprawnym codziennym przemieszczaniu się pracowników w obydwie strony.

Mam nadzieję, że zaprojektowanie i budowa sieci Szybkiej Kolei Aglomeracyjnej na tej trasie będzie tematem numer jeden dla samorządowców i władz państwowych. Liczę na ich szybką i efektywną współpracę ponad wszelkimi podziałami. Jest to ich obowiązek, z którego rozliczą ich przyszłe pokolenia.



## GRZEGORZ BIEDROŃ

// przewodniczący Komisji Rozwoju Regionu, Promocji i Współpracy Międzynarodowej Sejmiku Województwa Małopolskiego

### **DLACZEGO MAŁOPOLSKA SAMA PODKŁADA SOBIE NOGĘ?**

CZY POŁOŻONY PRZY GRANICY POLSKO-UKRAIŃSKIEJ TOMASZÓW LUBELSKI LICZĄCY DUMNE 19 TYS. MIESZKAŃCÓW JEST WAŻNIEJSZY DLA POLSKIEJ GOSPODARKI ANIŻELI NOWY SĄCZ Z 84 TYS. MIESZKAŃCÓW, LEŻĄCY O RZUT KAMIENIEM OD GRANICY POLSKO-SŁOWACKIEJ?

Patrząc na mapę stanu budowy dróg, ładnie i przejrzysto pokazaną na stronie internetowej Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad, można uznać, że Małopolska właśnie jest przygotowywana do odcięcia jej środkowej i południowej części od kraju. Jedyne odcinek Myślenice – Lubień i budowany tunel w stronę Rabki-Zaborni daje lekką nadzieję, że ta część kraju nie jest w Warszawie całkowicie spisana na straty.

Wracając do mapy GDDKiA (naprawdę proszę bardzo o jej otworzenie w internecie!!!), widzimy, że rzadko zaludnione tereny zachodniej Polski, w tym te z lesistością powyżej 40 proc., z wioskami liczącymi średnio 100–200 osób i „metropoliami” często w przedziale 100–200 tys. (Gorzów, Zielona Góra, Toruń), są gęsto spięte istniejącymi i planowanymi autostradami i drogami ekspresowymi. We wschodniej Polsce jest równie ciekawie. Lublin mający 40 proc. mieszkańców Krakowa i województwo lubelskie stanowiące 60 proc. mieszkańców Małopolski ma zaplanowane około 400 km nowych dróg ekspresowych, w tym dwie – S17 i S12 – prowadzące na Ukrainę.

Czy położony przy granicy polsko-ukraińskiej Tomaszów Lubelski liczący dumne 19 tys. mieszkańców jest ważniejszy dla polskiej gospodarki aniżeli Nowy Sącz z 84 tys. mieszkańców, leżący o rzut kamieniem od granicy polsko-słowackiej? To jednak do Tomaszowa Lubelskiego przewidziana jest trasa S12. Lublin będzie mieć dwie drogi ekspresowe łączące go z Ukrainą, a Małopolska żadnej do granicy polsko-słowackiej.

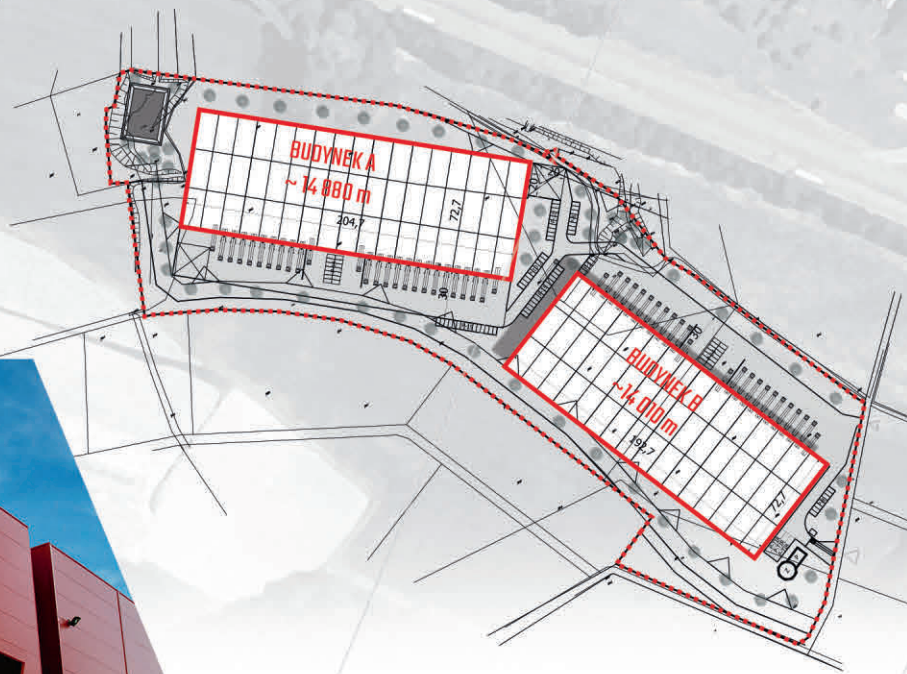
Przełom i światło w tunelu przyniosło objęcie funkcji ministra infrastruktury przez związanego z Małopolską ministra Andrzeja Adamczyka. Wreszcie na poważnie ruszyła budowa drogi S7 z Krakowa do granicy Małopolski, obwodnicy północnej Krakowa, obwodnicy Zabierzowa, przedłużenia S7 do Nowego Targu i podniesienie standardu DK 75 z Brzeska do Nowego Sącza.

O kilkadziesiąt miliardów złotych podniesiono planowane w kraju wydatki na drogi. Jednakże bez poprawy pracy GDDKiA w Krakowie, bez ograniczenia biurokratycznego formalizmu w małopolskich urzędach i bez porzucenia krakowsko-sądecko-podhalańskiego zawołania, „a kóż by to znalazł TAKIE pieniądze?” i „nigdy ta droga nie zostanie wybudowana!” – o skoku cywilizacyjnym w tym zakresie możemy zapomnieć. Z próżnego (i gnuśnego politycznego i administracyjnego galicyjskiego światka) i sam minister nie należy.

Oczywiście planowana nowa linia kolejowa z Krakowa do Nowego Sącza, w tym sposobie „galicyjskiego” myślenia, również może być zagrożona. Przecież z Krakowa do Budapesztu można jechać pociągiem przez Katowice, Ostrawę i Bratysławę, a że jest to dwa razy dłużej niż przez Nowy Sącz, nie szkodzi, „przecież i tak nikt nie wyda TAKICH pieniędzy”.



GDAŃSK KOWALE



BESKID PARK

# BUDUJEMY PRZESTRZEŃ TWOJEGO SUKCESU

## MAGAZYNY DO WYNAJĘCIA

- BUDOWA MAGAZYNÓW POD WYNAJEM
- PARKI LOGISTYCZNE
- INWESTYCJE DEWELOPERSKIE
- INWESTYCJE BTS



Eurobuild  
Awards



KRAKÓW KOKOTÓW-BRZEGI - DOCEŁOWO 200 TYS m<sup>2</sup>

[WWW.7RSA.PL](http://WWW.7RSA.PL)

