

Zespół redakcji Wieści Światowe jest apolityczny, nie uprawia polityki i nie jest zależny w żaden sposób od jakiegokolwiek władzy, ale zobowiązany jest na podstawie ustawy prawo prasowe do służenia społeczeństwu i państwu, odpowiadając na listy i wyjaśniając sprawy dotyczące Czytelników

Spotkanie ministrów spraw zagranicznych państw Grupy Wyszehradzkiej i Japonii

Ciąg dalszy s.9

Program szczepień powinien być szybko uelastyczniony

Zapraszamy na:

Czytaj bezpłatnie na:

Ciąg dalszy s.91

www.facebook.com/wiesciswiatowe.pl

www.wiesciswiatowe.pl

WIEŚCI ŚWIATOWE

cena
11,00 zł

Nr 06 (106) 01 czerwca 2021 miesięcznik

ISSN 2299-5013



Jedynym ograniczeniem wolności ...

Ciąg dalszy s.93

Od naszej stałej korespondentki z Francji

PARKI MIEJSKIE

Ciąg dalszy s.3

Zamek Golub-Dobrzyń

Ciąg dalszy s.29

Zamek Radzyń Chełmiński

Ciąg dalszy s.37

Płowce

Ciąg dalszy s.43

**Umowy na dokumentację
dla trzech obwodnic
w woj. kujawsko-pomorskim
podpisane!**

Ciąg dalszy s.18

**Jakie turbiny wiatrowe
staną na polskim morzu?**

Ciąg dalszy s.80

**Grupa Ignitis rozpoczęła produkcję
energii elektrycznej
w Polsce**

Ciąg dalszy s.60

**Czechy wycofają skargę na Turów
Polska zapłaci
za inwestycje**

Ciąg dalszy s.81

**Mikstura
EKO ogrodnika do zdalnego odczytu**

Ciąg dalszy s.85

Ciąg dalszy s.84

Reforma prawa rodzinnego ...

**336 mln zł na zadania samorządowe
z rezerwy subwencji ogólnej**

**Dworzec Wałbrzych Główny
otwarty po modernizacji**

**Pierwsze piskłę
rybołówów**

Ciąg dalszy s.89

Ciąg dalszy s.74

Ciąg dalszy s.20

Ciąg dalszy s.2

336 mln zł na zadania samorządowe z rezerwy subwencji ogólnej

Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała przedstawiony przez rząd podział środków rezerwy subwencji ogólnej na 2021 rok. W tym roku, podobnie jak w latach poprzednich, na wsparcie zadań samorządowych przeznaczymy 335 999 tys. zł.

Do budowy, modernizacji oraz remontów dróg obecny rząd podchodzi kompleksowo. Oprócz inwestycji na sieci dróg krajowych, czyli budowy autostrad, dróg ekspresowych i obwodnic, wspieramy finansowo samorządy w realizacji ich zadań. Inwestycje samorządowe uzyskują wsparcie z rezerwy subwencji ogólnej oraz Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg. Dzięki temu poprawia się bezpieczeństwo i komfort podróżowania wszystkimi rodzajami dróg w Polsce – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

W 2021 r. dofinansowanie uzyska 120 jednostek samorządu terytorialnego – 11 województw na kwotę 59 486,3 tys. zł, 36 miast na prawach powiatu na kwotę 157 995,4 tys. zł oraz 73 powiaty na kwotę 118 517,3 tys. zł.

Rezerwa subwencji ogólnej to coroczny mechanizm wsparcia inwestycji realizowanych przez samorządy. Dzięki tym środkom tylko w 2020 r. dofinansowanie uzyskało 110 jednostek samorządu terytorialnego – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Rezerwa subwencji ogólnej tworzona jest na mocy art. 26 ust. 1

ustawy z 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego. Środki rezerwy przeznacza się na dofinansowanie:

1/. Inwestycji na drogach publicznych powiatowych i wojewódzkich oraz na drogach powiatowych, wojewódzkich i krajowych w granicach miast na prawach powiatu.

2/. Utrzymania rzecznych przepraw promowych o średnim natężeniu ruchu w skali roku powyżej 2 tys. pojazdów na dobę, wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

3/. Remontu, utrzymania, ochrony i zarządzania drogami krajowymi i wojewódzkimi w granicach miast na prawach powiatu.

Ministerstwo Infrastruktury i Ministerstwo Finansów, po analizie i weryfikacji wniosków w zakresie zgodności z zapisem ustawowym oraz dodatkowymi kryteriami uzgodnionymi z przedstawicielami samorządów w październiku 2020 r., przedstawiły wspólne stanowisko w sprawie podziału rezerwy subwencji ogólnej na 2021 r. Zaproponowany podział środków został pozytywnie zaopiniowany przez Zespół ds. Infrastruktury, Rozwoju Lokalnego, Polityki Regionalnej oraz Środowiska KWRiST.

Więcej informacji o RSO na stronie MI:

<https://www.gov.pl/web/infrastruktura/rezerwa-subwencji-ogolnej>

Inwestycje na drogach samorządowych mogą uzyskać ponadto wsparcie z [Rządowego Funduszu Rozwoju Dróg](#).

W 2021 r. wsparcie uzyska 2 189 zadań, w tym 622 powiatowe i 1 567 gminnych. Dzięki temu planowana jest budowa, przebudowa lub remont 3,9 tys. km dróg: 2,1 tys. km powiatowych i 1,8 tys. km gminnych. Łączna wartość środków RFRD przeznaczonych na dofinansowanie realizacji inwestycji w 2021 roku to 3 258 mln zł. Na dofinansowanie zadań gminnych trafi 1 463 mln zł, na zadania powiatowe przeznaczonych zostało 1 295 mln zł, wartość dofinansowania zadań na drogach obwodnic to 500 mln zł.

21 kwietnia 2021 r. Minister Infrastruktury ogłosił ponadto nabór wniosków o [dofinansowanie zadań obwodnicowych w ramach RFRD](#). Na wsparcie samorządowych zarządców dróg przeznaczono 2 mld zł.

W ramach tego programu samorządy powiatowe i gminne mogą się też ubiegać o [dofinansowanie realizacji zadań poprawiających bezpieczeństwo ruchu pieszych](#) w obszarze oddziaływania przejść dla pieszych. Na dofinansowanie tych zadań przeznaczono dodatkową pulę środków w wysokości blisko 525 mln zł.

Szymon Hupłyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczpospolita Polska

WIEŚCI ŚWIATOWE I Ns.Rej.Pr 11/17

Redaktor naczelny : dr n. hum. Ryszard Milewski, z-ca red.nacz. mgr Agnieszka Sakra. Zespół redakcyjny: inż. Cezary Sakra, mgr Edwige Pietruch (stała korespondentka z Paryża), Arthur Pietruch (Paryż). Adres redakcji: ul. Świerkowa 1, 64-520 Obrzycko. Kontakt : tel. 606559313, mail : milew@wp.pl Wydawca : Wydawnictwo STOKROTKA, mgr Agnieszka Sakra, ul. Świerkowa 1, 64-520 Obrzycko, tel. 606559313. Postanowienie SO : sygn.akt I Ns. Rej. Pr. 146/12. Druk wykonano : Wydawnictwo STOKROTKA, mgr Agnieszka Sakra, ul. Świerkowa 1, 64-520 Obrzycko.

Redakcja nie zwraca otrzymanych materiałów, oraz zastrzega sobie prawo do skracania i adiustacji tekstów i listów. Redakcja nie odpowiada za treść ogłoszeń, reklam, listów.

PARKI MIEJSKIE

Sytuacja kryzysu sanitarnego i zarządzone ograniczenia dotyczące wolnego przemieszczania się pozwoliła ludziom zamkniętym w swoich domach uświadomić sobie jak wielka może być tęsknota za naturą, i dostrzec korzyści, jakie niesie kontakt ze środowiskiem naturalnym. Mieszkańcy miast ze szczególną radością przyjęli odzyskanie prawa do opuszcza-

nia swoich nierzadko małomiastewych pomieszczeń mieszkalnych.

Odkryto na nowo urok terenów zielonych, ścieżek rowerowych, a przede wszystkim ogrodów i parków miejskich. Tak zwany lockdown pozwolił uświadomić ludziom, że przebywanie na świeżym powietrzu niesie ze sobą przyjemne uczucie, i ma też wielkie znaczenie dla zdrowia psychicznego i fi-

zycznego. Każdy, kto przebywał w pobliżu wodospadu lub rzeki, w lesie, w wysokich górach, albo nad morzem, nie zapomni wspaniałego uczucia szczęścia i przyływu energii.

Doznań tych dostarczają obecne w powietrzu jony ujemne, powstające wskutek ruchu i zderzania się cząsteczek, z których składają się fale wodne i wiatr. Największa koncentracja jonów ujemnych występuje zde-



Gra w kule La pétanque - w parku Champ-de-Mars.



Drzewko cytrynowe w parku Tuileries.



Fontanna w ogrodzie Tuileries (Paryż).



Odpoczynek od miejskiego gwaru.



Pomnik bajkopisarza Charles Perrault, któremu dzieci zawdzięczały udostępnienie parku do zabaw.



Dziki ptaki w oczekiwaniu na okruchy pokarmu w ogrodzie Trocadéro w Paryżu (Francja).

cydowanie właśnie przy wodospadach (około 10 tysięcy do 50 tysięcy jonów ujemnych w 1 cm² powietrza), na brzegach morza (4 tysiące jonów ujemnych w 1 cm²) i podczas deszczu.

Jony ujemne wytwarzane są również podczas uderzenia pioruna, przez promienie ultrafioletowe i kosmiczne. Jony ujemne niesie też powietrze nasycone substancjami pochodzenia roślinnego, zwłaszcza w lasach sosnowych (około 3 tysięcy jonów ujemnych na 1 cm² powietrza).

W naturze najczęściej spotykana koncentracja to średnio jeden jon ujemny na jeden jon dodatni. Zaś w pomieszczeniach mieszkalnych występuje raczej

proporcja dziesięciu jonów ujemnych na pięćset jonów dodatnich, czyli przewaga jonów dodatnich niekorzystnych dla zdrowia.

Jony dodatnie w naszych domach produkowane są przede wszystkim przez wszystkie urządzenia elektryczne i sprzęt elektroniczny. Nadmiar jonów dodatnich powoduje uczucie zmęczenia, osłabienie odporności, zaburzenia snu oraz skłonność do przeróżnych alergii. Wskazane jest więc odłączanie od sieci urządzeń elektrycznych, jeśli nie są używane oraz ograniczanie liczby takich urządzeń, zwłaszcza w sypialniach.

Jony dodatnie w naturze występują w powietrzu głównie przed burzą, na terenach su-

chych, pozbawionych roślinności oraz w rejonach obfitujących w skały granitowe będące źródłem radioaktywnego gazu: radonu.

<https://muratordom.pl/budowa/sciany-murowane/bezpieczenstwo-na-budowie-domu-sklad-sie-bierze-radon-aa-Amoq-PKZE-Ltze.html>
<https://www.wentylacyjny.pl/2148-49-234-radon-w-domu--rakotworczy-pierwiastek-ktorego-mozna-sie-pozbyc.html>

Z punktu widzenia fizyki jony są to pojedyncze atomy lub grupy atomów posiadające ładunek elektryczny ujemny (-) lub dodatni (+). W przypadku, gdy

Ciąg dalszy s.61

Spotkanie ministrów spraw zagranicznych państw Grupy Wyszehradzkiej i Japonii

W ramach polskiego przewodnictwa w Grupie Wyszehradzkiej 7 maja w Warszawie spotkali się szefowie dyplomacji państw Grupy Wyszehradzkiej i Japonii. Gospodarzem spotkania był minister Zbigniew Rau. Spotkanie w formacie V4+Japonia odbyło się w drugim dniu wizyty ministra spraw zagranicznych Japonii w Polsce.

W czasie dyskusji ministrowie omówili szereg kwestii globalnych i regionalnych; odnieśli się m.in. do relacji UE-Japonia, perspektyw współpracy V4 z Japonią, relacji ze Stanami Zjednoczonymi oraz sytuacji bezpieczeństwa w Europie i Azji. – Widzę wiele podobieństw, obserwując środowisko bezpieczeństwa w Europie Środkowo-Wschodniej oraz w regionie Indo-Pacyfiku, co skłania do refleksji nad wspólną odpowiedzią

na wyzwania i zagrożenia – ocenił minister Rau. Dodał również, że w złożonym środowisku międzynarodowym partnerstwo UE i Japonii jest wyjątkowym przypadkiem podobnie myślących państw, które mają wiele zgodnych interesów. – Powinniśmy wykorzystać te zalety, aby promować na arenie międzynarodowej nasze wspólne wartości i standardy, takie jak nasze przywiązanie do otwartych społeczeństw, demokracji i praw człowieka – podkreślił szef polskiej dyplomacji.

Ważnym tematem piątkowych rozmów była partnerska współpraca z państwami Bałkanów Zachodnich oraz wsparcie dla ich integracji europejskiej. Minister Rau zauważył, że Grupa Wyszehradzka została powołana przez państwa definiujące obecnie swoją pozycję w zmieniającym się świecie przede wszystkim poprzez członkostwo

w UE i NATO. – Teraz nadszedł czas, aby Grupa jeszcze aktywniej wspierała inne państwa w staraniach o zapewnienie bezpieczeństwa, stabilności i dobrobytu – podkreślił szef polskiej dyplomacji.

Japonia jest pierwszym krajem pozaeuropejskim, z którym Grupa Wyszehradzka nawiązała bliższy dialog polityczny. W 2013 r. w Warszawie miał miejsce pierwszy szczyt premierów V4-Japonia, a dialog wyszehradzko-japoński pozostaje ważną platformą wymiany pogłębionych ocen dotyczących sytuacji międzynarodowej, koordynacji pomocy rozwojowej oraz współpracy naukowo-technologicznej.

**Ministerstwo Spraw
Zagranicznych
Rzeczypospolitej Polskiej**

S-3 wydłużają się o kolejne kilometry

S3 w województwie Zachodniopomorskim dłuższa o 42 km

Kierowcy mogą już korzystać z dwóch kolejnych odcinków drogi ekspresowej S3 w województwie zachodniopomor-

skim. Do ruchu oddano 42 km - Działając oddajemy do użytku nowej, dwujezdniowej trasy na odcinkach Brzozowo - Międzybóże oraz Międzybóże - Rzęśnia, który został dostosowany do parametrów drogi ekspresowej. Łączna wartość tych inwestycji wyniosła 583,8 mln zł.

- Dzisiaj oddajemy do użytku nowej drogi ekspresowej w województwie zachodniopomorskim. Wielkimi krokami zbliżamy się do momentu, w którym droga S3 będzie ukończona na całym jej przebiegu. Już za trzy lata dotrzemy nią do samego Świnowa

ujścia – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

S3 od Brzozowa do Miękowa

W ramach tego odcinka powstały węzły drogowe Babiogoszcz, Przybiernów i Brzozowo oraz para MOP Przybiernów. Droga przebiega w większości przez tereny leśne, w związku z tym powstało pięć przejść dla dużych zwierząt, w tym cztery górne. Nowa dwujezdniowa S3 połączyła zakończone w latach 2011-2012 obwodnice Miękowa oraz Troszyna, Parlówka i Ostronic.

Kontrakt o wartości 360,5 mln zł zrealizowała firma Budimex. Budowa odcinka Brzozowo - Miękowo o długości 22,4 km została dofinansowana ze środków UE kwotą 191,7 mln zł.

S3 Miękowo - Rzęsnica

Dwujezdniowa droga na odcinku Miękowo - Rzęsnica powstała w drugiej połowie lat 70. ubiegłego wieku. Trasa nie spełniała współczesnych standardów drogi ekspresowej. W ramach kontraktu o wartości 126,3 mln

zł została dostosowana do współczesnych wymagań dla drogi ekspresowej. W miejscowości Kliniska Wielkie powstał węzeł drogowy, który zastąpił wcześniejsze skrzyżowanie z przejściem dla pieszych. Kompleksowo przebudowany został również węzeł Rzęsnica na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 142, co poprawiło płynność i bezpieczeństwo ruchu. Inwestycję o długości 19 km zrealizowała firma Budimex.

Coraz bliżej ukończenia całej S3

Droga ekspresowa S3 jest częścią korytarza transportowego łączącego Skandynawię z Adriatykiem. Codziennie tysiące ciężarówek przyływa lub odpływa promami łączącymi Świnoujście ze szwedzkim Ystad lub Trelleborgiem, aby drogą S3 rozpocząć podróż na południe Europy i w innych kierunkach.

Jest to również główna magistrała drogowa wzdłuż zachodniej granicy Polski, łącząca trzy autostrady: A6, A2 i A4.

Obecnie, razem z oddanymi działając do ruchu odcinkami z liczącą około 480 km drogi, gotowych jest już 402,3 km, czyli 83,6 proc. tej trasy.

Obecnie trwają jeszcze roboty budowlane na odcinkach S3 od Bolkowa do Lubawki, gdzie są drażone dwa tunele. W IV kwartale tego roku powinna zakończyć się realizacja odcinka Lubin - Polkowice (woj. dolnośląskie). W województwie zachodniopomorskim w sierpniu ubiegłego roku podpisano umowy na realizację w formule Projektuj i buduj, odcinków od Świnoujścia do Troszyna. Opracowywanie projektów budowlanych jest już zaawansowane, na wiosnę przyszłego roku powinny ruszyć roboty budowlane. Ich zakończenie, które jest planowane w roku 2024, będzie oznaczało zakończenie realizacji całej drogi ekspresowej S3.

Szymon Huptys
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

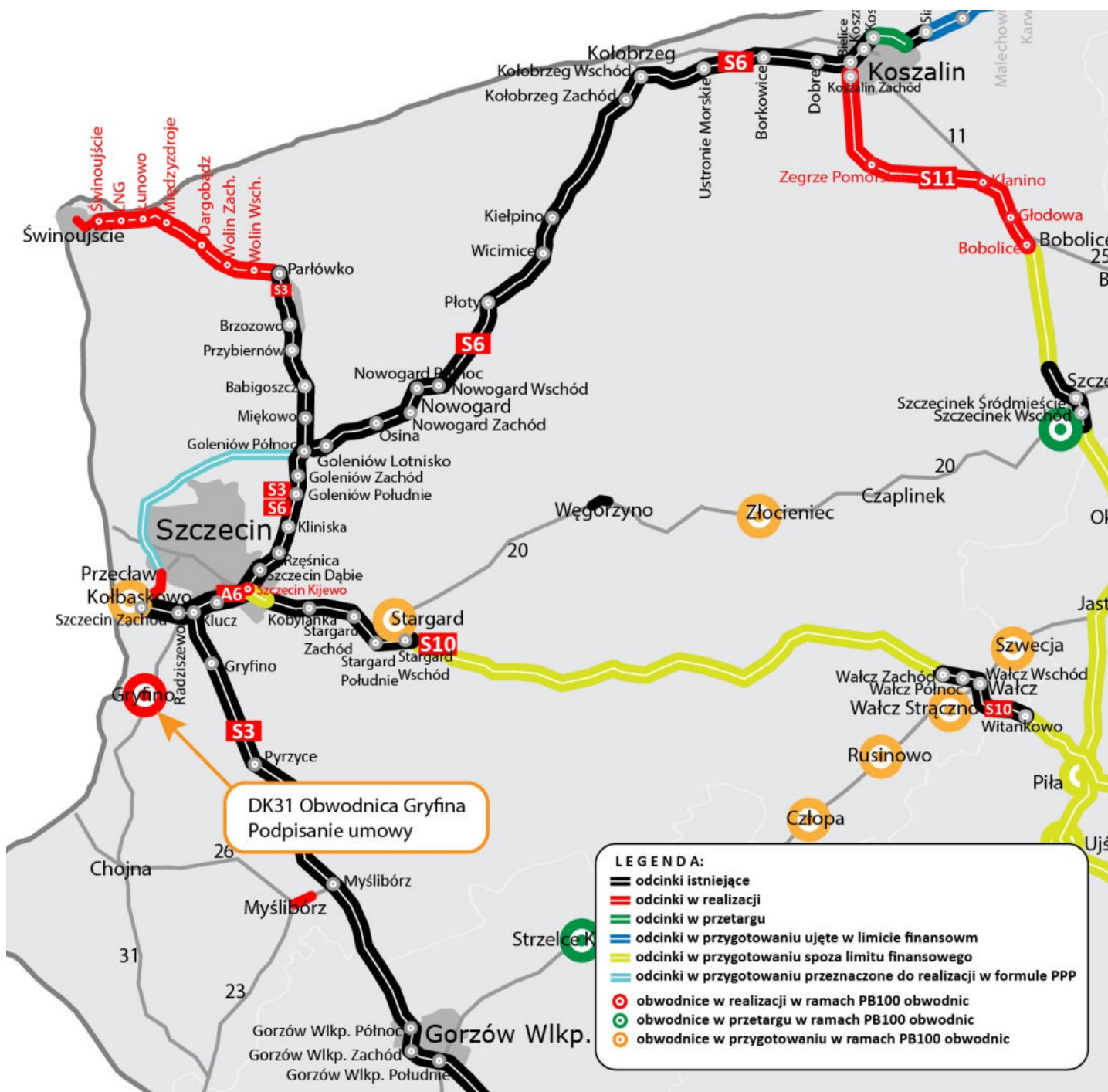
Umowa na obwodnicę Gryfina podpisana

27 kwietnia 2021 r. została podpisana umowa na projekt i budowę obwodnicy Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31. Kontrakt o wartości 74,8 mln zł zrealizuje konsorcjum firm Roverpol i Rover Infrastructuras. Zakończenie inwestycji jest planowane w 2025 roku.

Obwodnica Gryfina to pierwsza z dziewięciu obwodnic

w województwie zachodniopomorskim ujętych w rządowym Programie budowy 100 obwodnic, dla której Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad zawarła umowę. Dotrzymujemy słowa i sukcesywnie kierujemy do realizacji obwodnice miejscowości na terenie całego kraju – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Na przygotowanie projektu budowlanego wraz z uzyskaniem decyzji ZRID (zezwolenie na realizację inwestycji drogowej) przewidziano 17 miesięcy. Roboty budowlane powinny zostać wykonane w ciągu 19 miesięcy (z wyłączeniem okresów zimowych). Rozpoczęcie robót budowlanych zaplanowano w IV kwartale 2022 roku, a ich zakończenie w II kwartale 2025 roku.



Obecnie odcinek DK31 przebiegający przez Gryfino prowadzi głównymi ulicami miasta. Budowa obwodnicy pozwoli na wyprowadzenie z miasta ruchu tranzytowego. Zmniejszenie natężenia ruchu przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu

Obwodnica ominie Gryfino od wschodu. Będzie to jednojezdniowa droga klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o długości 5,6 km. Na trasie obwodnicy przewidziano budowę czterech rond - na początku i końcu obwodnicy, na skrzyżowaniu z drogą wojewódzką nr 120 i na skrzyżowaniu z drogą powiatową. Nowa obwodnica wyposażona zostanie w urządzenia

związane z bezpieczeństwem ruchu drogowego oraz urządzenia ochrony środowiska (przejścia dla małych zwierząt, przepusty dla płazów). W miejscach wymagających ochrony przed hałasem przewidziano budowę ekranów akustycznych.

Program budowy 100 obwodnic w województwie zachodniopomorskim

W ramach programu obwodnicowego w województwie zachodniopomorskim powstanie łącznie 9 obwodnic:

- 1/. Obwodnica Człopy w ciągu drogi krajowej nr 22.
- 2/. Obwodnica Gryfina w ciągu drogi krajowej nr 31.
- 3/. Obwodnica Kołbaskowa w ciągu drogi krajowej nr 13.
- 4/. Obwodnica Rusinowa w ciągu drogi krajowej nr 22.
- 5/. Obwodnica Stargardu w ciągu drogi krajowej nr 20.
- 6/. Obwodnica Szczecinka w ciągu drogi krajowej nr 20.
- 7/. Obwodnica Szwecji w ciągu drogi krajowej nr 22.
- 8/. Obwodnica Wałcza w ciągu drogi krajowej nr 22.
- 9/. Obwodnica Złocienica w ciągu drogi krajowej nr 20.

W przetargu na realizację jest obwodnica Szczecinka w

ciągu DK20, obecnie trwa weryfikacja ofert złożonych przez wykonawców. Dla pozostałych siedmiu inwestycji (obwodnice Człopy, Szwecji, Wałcza, Rusinowa, Stargardu, Kołbaskowa i Złocieniec) w ubiegłym roku zostały podpisane umowy na opracowanie dokumentacji.

W ramach rządowego Programu do 2030 r. powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Szymon Huputyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwsze wagony COMBO są już w PKP Intercity

Spółka PKP Intercity odebrała pierwsze z 60 wielofunkcyjnych wagonów COMBO. Z pojazdów o podwyższonym standardzie pasażerowie będą korzystać na wielu popularnych trasach.

Wagony są w pełni dostosowane do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. PKP Intercity planuje zintensyfikować działania na rzecz tej grupy pasażerów, czego wyrazem jest przystąpienie przewoźnika do programu Dostępność Plus.

Stale rosnąca jakość usług sprawi, że pasażerowie będą chętnie wracać na kolej po czasowym spadku zapotrzebowania na podróże spowodowanym pandemią. Coraz wyższy komfort podróżowania zapewnią takie nowoczesne wagony jak COMBO, które zaczynają zasilać flotę PKP Intercity. Co bardzo ważne, pojawienie się tych pojazdów to istotny krok w zwiększaniu dostępności kolei dla osób z niepełnosprawnościami. Nie ustają nasze dążenia do celu, jakim jest bezpieczna, komfortowa, przewidywalna, a także dostępna kolej – powie-

dział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Wagony typu 111A-30 COMBO są pierwszymi takimi pojazdami w Polsce. To wielofunkcyjne wagony o podwyższonym standardzie, w których zadbano o odpowiednie wyciszenie wnętrza, wymieniono wózki jezdne na nowe, wydzielono przedziały rodzinne, przedziały dla osób z niepełnosprawnościami, w tym poruszających się na wózku. W pojeździe znalazła się też część bezprzedziałowa i przestrzeń, w której moż-

na bezpiecznie przewieźć rowery.

PKP Intercity i Konsorcjum Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz i Zakłady Naprawcze Taboru Kolejowego Mińsk Mazowiecki podpisały kontrakt na modernizację 40 wagonów w kwietniu 2018 r. W listopadzie tego samego roku przewoźnik wykorzystał zawarte w umowie prawo opcji i rozszerzył zamówienie o modernizację kolejnych 20 pojazdów. Wartość kontraktu wzrosła wówczas z 207,6 mln zł do 310 mln zł i objęła dostawę łącznie 60 wagonów. Odbiór wszystkich pojazdów przewidziany jest do końca grudnia 2021 roku.

Wagony przystosowane do potrzeb dla osób z niepełnosprawnościami

Wagony COMBO posiadają liczne udogodnienia dla osób z niepełnosprawnościami. Znajduje się w nich specjalny przedział dla dwóch osób z tej grupy pasażerów oraz dwóch opiekunów. Przedział posiada dwa pełnowymiarowe fotele oraz dwa miejsca na wózek inwalidzki z trójpunktowymi pasami bezpieczeństwa, przyciski SOS, panel indywidualnego sterowania oświetleniem i klimatyzacją, indywidualne stoliki oraz dużą śmietniczkę. Rampa pozwoli osobom poruszającym się na wózku bezpiecznie wjechać do wagonu.

Wagony posiadają automatyczne drzwi przedziałowe oraz bezprogowe podłogi ułatwiające poruszanie się. Wszystkie piktogramy są przetłumaczone w alfabecie Braille'a. Pojazdy posiadają również kontrastowe drzwi wejściowe, klamki, poręcze i przyciski, umieszczone na wysokości odpowiedniej dla osób

poruszających się na wózkach. Toaleta jest przystosowana do potrzeb osób poruszających się na wózkach.

Wagony z certyfikatem przyznanym przez Fundację Integracja

Wagony COMBO jeżdżące w składach PKP Intercity uzyskały – jako pierwsze w Polsce – prestiżowy certyfikat „Transport bez barier”, przyznany przez Fundację Integracja. Jest to znak dostępności tego taboru dla osób z ograniczoną sprawnością, w tym z różnymi rodzajami niepełnosprawności, osób starszych czy podróżujących z dziećmi. Certyfikacja wagonów COMBO była poprzedzona skomplikowanym, specjalistycznym audytem, przeprowadzonym przez doświadczonych ekspertów Integracji.

Idealne do rodzinnych podróży

Wielofunkcyjne wagony COMBO są także przystosowane do potrzeb rodzin z małymi dziećmi. Pojazdy posiadają dwa wydzielone przedziały dla opiekunów z dzieckiem. Są one przyjazne dla najmłodszych – ściany i wykładzinę podłogową zdobi grafika ze zwierzętami. Siedziska foteli łączą się ze sobą, dzięki czemu powstaje jedna płaszczyzna, która może być użyteczna np. podczas drzemki malucha. W przedziałach znajdują się gniazdka elektryczne i gniazdka USB, a toaleta wyposażona jest w przewijak dla dzieci.

Komfortowe wagony ruszą na popularne trasy

Pozostałą część wagonu tworzyć będzie przestrzeń bezprzedziałowa. W zależności od miejsca do siedzenia podróżni będą mogli korzystać z indywidualnych lub czteroosobowych stolików. Do dyspozycji każdego pasażera będą gniazdka elektryczne oraz gniazda USB. W wagonie zapewniony będzie dostęp do bezprzewodowego internetu oraz nowoczesny system informacji pasażerskiej. W pojazdach COMBO wydzielona jest także przestrzeń, w której można bezpiecznie przewieźć rowery. W wagonach docelowo znajdą się również dwie maszyny vendingowe – jedna na napoje zimne i przekąski, a druga na ciepłe napoje.

Unowocześnione wagony są przewidziane na trasy:

- 1/. Szczecin – Trójmiasto – Olsztyn – Białystok.
- 2/. Wrocław/Zielona Góra – Poznań – Gdynia/Olsztyn – Białystok.
- 3/. Kraków/Lublin – Katowice – Wrocław – Zielona Góra – Szczecin – Świnoujście.
- 4/. Przemyśl – Lublin – Warszawa – Bydgoszcz – Gdynia/Piła – Kołobrzeg/Gorzów Wielkopolski.
- 5/. Suwałki – Białystok/Lublin – Warszawa – Poznań – Szczecin/Gorzów Wielkopolski/Zielona Góra.

Modernizacja ze wsparciem unijnych funduszy

Modernizacja 40 wagonów z prawem opcji na dodatkowe 20 jednostek jest elementem projektów: „Kolej na dobre połączenia – unowocześnienie wagonów i lokomotyw dla PKP

Intercity SA” oraz „Przyspieszamy komfortowo – unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity SA”.

Są one współfinansowane ze środków unijnych w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

To kolejny projekt modernizacji wagonów współfinansowany funduszami z Programu Infrastruktura i Środowisko, którego realizację wspiera Centrum Unijnych Projektów Transportowych. PKP Intercity podpisało umowy na ponad 650 mln zł dofinansowania, które istotnie przyczyniają się do zwiększania komfortu podróżowania kolejną – stwierdziła Joanna Lech, p.o. Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

PKP Intercity przystępuje do programu Dostępność Plus

PKP Intercity przystąpiło do partnerstwa w ramach programu Dostępność Plus. Podpisy pod deklaracją partnerstwa złożyli członkowie zarządu PKP Intercity. Celem tego programu jest zapewnienie swobodnego dostępu do dóbr, usług oraz możliwości udziału w życiu społecznym i publicznym osobom o szczególnych potrzebach. Program koncentruje się na dostosowaniu przestrzeni publicznej, architektury, transportu i produktów do wymagań wszystkich obywateli. Poprzez podpisanie porozumienia przewoźnik zobowiązuje się do poszerzania swoich działań na rzecz osób o szczególnych potrzebach, w tym osób z niepełnosprawnościami czy seniorów.

Polska kolej zmienia się na naszych oczach. To nie tylko inwestycje w modernizację linii kolejowych, dworców i nowoczesny tabor, zwiększający komfort podróżowania. To także zwiększanie dostępności kolei po to, aby w sposób bezpieczny i wygodny mogło z niej korzystać jak najwięcej pasażerów. Polska kolej ma ambicję stać się w najbliższych latach środkiem transportu pierwszego wyboru, a stałe zwiększanie jej dostępności dla ogółu społeczeństwa to element pełnionej misji publicznej – przekonuje Krzysztof Mamiński, Prezes Zarządu PKP SA i Przewodniczący Rady Nadzorczej PKP Intercity.

Według planów w 2021 roku flota PKP Intercity zostanie wzmocniona łącznie blisko 150 nowymi lub zmodernizowanymi wagonami. Wszystkie z nich będą spełniać wymogi TSI PRM w zakresie dostępności dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się, a część z nich, w tym wagony COMBO, będzie przystosowana również dla osób poruszających się na wózkach inwalidzkich.

Realizując największy program inwestycyjny w historii naszej Spółki unowocześniamy tabor z myślą o różnych grupach podróżnych, ich preferencjach oraz potrzebach. Wśród nich są osoby z niepełnosprawnościami oraz o ograniczonej sprawności ruchowej. Po 2023 roku w każdym pociągu PKP Intercity będzie przestrzeń przystosowana do potrzeb osób z niepełnosprawnościami. Duży udział w tym będą mieć wagony COMBO, których odbiory rozpoczęliśmy i które sukcesywnie będą wzmocniać naszą flotę. Przystąpienie do programu Dostępność Plus to deklaracja i zobowiąza-

nie z naszej strony do intensyfikacji działań w obszarze zapewniania dostępności do naszych usług absolutnie wszystkim pasażerom – zadeklarował Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity.

19 mld zł inwestycji w rozwój kolei jako ekologicznego środka transportu

W ramach kontynuacji strategii taborowej „PKP Intercity – Kolej Dużych Inwestycji” do 2030 roku spółka zainwestuje 19 mld zł w nowoczesny tabor. Plany obejmują inwestycje w wagony, nowoczesne lokomotywy, elektryczne zespoły trakcyjne, a także piętrowe składy wagonowe typu push-pull. Potężne inwestycje w nowoczesne pociągi będą napędzać dalszy rozwój kolei jako najbardziej ekologicznego środka transportu zbiorowego, wpisującego się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu. W efekcie flotę przewoźnika zasilą nowe elektryczne pojazdy o znacznie mniejszej emisji CO₂, a odpowiednia liczba i jakość taboru dostosowanego do zmodernizowanych linii kolejowych pozwoli na stworzenie spójnej sieci transportowej dla całego kraju. W 2030 roku cały tabor przewoźnika będzie nowy lub zmodernizowany, co zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa podróży i wygody. PKP Intercity planuje stać się pierwszym polskim przewoźnikiem pasażerskim, którego działalność będzie neutralna dla klimatu.

Szymon Huptys
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Umowa na projekt obwodnicy Ciechanowa podpisana

Rozpoczynają się prace projektowe dla obwodnicy Ciechanowa w ciągu drogi krajowej nr 60. Umowę o wartości 4,2 mln zł zrealizuje firma S.T.I. Termin zakończenia prac zaplanowano na II kwartał 2024 r. Obwodnica Ciechanowa to siódma z dziewięciu inwestycji przewidzianych do realizacji na Mazowszu w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic, dla której rozpoczyna się proces przygotowawczy.

Droga krajowa nr 60 to jeden z elementów składających się na obwodnicę tranzytową aglomeracji warszawskiej, na której występuje znaczący udział pojazdów ciężkich w ruchu drogowym. To dla mieszkańców Ciechanowa i pobliskich miejscowości powoduje codzienne utrudnienia, a dla kierowców oznacza wydłużenie czasu przejazdu. Stąd decyzja rządu o realizacji tej inwestycji – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Wykonawca opracuje studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowych wraz z materiałami do uzyskania decyzji o środowiskowej. 16 kilometrowa trasa klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) została zaplanowana w nowym śladzie drogi krajowej nr 60, po południowej stronie Ciechanowa. Docelowy przebieg trasy zostanie określony w decyzji środowiskowej.

Obwodnica Ciechanowa wyprowadzi ruch tranzytowy z miasta, który obecnie odbywa się drogą krajową nr 60. Dzięki temu nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego i poprawa warunków ruchu w mieście.

Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego odbywającego się wokół Warszawy. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.

Program budowy 100 obwodnic w województwie Mazowieckim

W ramach programu obwodnicowego na Mazowszu powstanie łącznie 9 obwodnic:

- 1/. Ciechanowa w ciągu drogi krajowej nr 60.
- 2/. Lipska w ciągu drogi krajowej nr 79.
- 3/. Łącka w ciągu drogi krajowej nr 60.
- 4/. Ostrołęki w ciągu drogi krajowej nr 53.
- 5/. Pułtusza w ciągu dróg krajowych nr 57 i 61.
- 6/. Siedlec w ciągu drogi krajowej nr 63.
- 7/. Skaryszewa w ciągu drogi krajowej nr 9.
- 8/. Sokołowa Podlaskiego w ciągu dróg krajowych nr 62 i 63.
- 9/. Zwolenia w ciągu drogi krajowej nr 79.

W ramach rządowego Programu do 2030 r. powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przeniesienia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Przetarg na prace projektowe dla trzech obwodnic w ciągu DK73

Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad ogłosiła przetarg na wykonanie Koncepcji programowej dla obwodnic w ciągu drogi krajowej nr 73: Jasła, Pilzna oraz Brzostku i Kołaczyc. Nowe obwodnice, o łącznej długości ponad 25 km, powstaną w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic na lata 2020-2030.

Ogłoszenie przetargu oznacza uruchomienie prac projektowych dla kolejnych zadań z Programu budowy 100 obwodnic na Podkarpaciu. Oznacza to, że prowadzone są przygotowania do realizacji wszystkich zadań, zaplanowanych do wybudowania w tym regionie Polski – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Przetarg dotyczy wykonania Koncepcji programowej z pełnym rozpoznaniem geologicznym dla obwodnic: Jasła, Pilzna, Brzostku i Kołaczyc w ciągu DK73.

Koncepcja programowa doprecyzuje przyjęte wstępnie rozwiązania projektowe poszczególnych obwodnic, w tym przedstawi wariantowe rozwiązania skrzyżowań, obiektów inżynierskich, a także sposobu zabezpieczenia posadowienia nasypu drogowego. Jej celem będzie umożliwienie ustalenia ostatecznych rozwiązań projektowych i technologii realizacji, a także uściślenie zakresu rzeczowego i finansowego inwestycji, czyli określenie założeń dla rea-

lizacji inwestycji w systemie projektuj i buduj, w ramach którego wykonawcy będą zobowiązani do opracowania projektu budowlanego, a następnie do zrealizowania obwodnicy. Dla obwodnic Jasła, Pilzna, Brzostku i Kołaczyc trwa także procedura uzyskiwania decyzji środowiskowej.

Obwodnica Pilzna

Obwodnica Pilzna będzie drogą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o długości ok. 2,6 km.

W ramach inwestycji powstaną skrzyżowania jednopoziomowe (ronda), odcinki dodatkowych jezdni zapewniających obsługę przyległego terenu, obiekty inżynierskie (1 most, 1 wiadukt), urządzenia ochrony środowiska, oświetlenie drogowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Obwodnica Brzostku i Kołaczyc

Nowa trasa będzie drogą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o długości ok. 13,4 km.

W ramach inwestycji powstaną skrzyżowania jednopoziomowe (ronda), odcinki dodatkowych jezdni zapewniających obsługę przyległego terenu, obiekty inżynierskie (8 mostów i 1 wiadukt), urządzenia ochrony środowiska, oświetlenie drogowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Obwodnica Jasła

Obwodnica będzie drogą klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o długości ok. 9,1 km, w tym 6,6 km drogi po nowym śladzie oraz 2,5 km rozbudowy istniejącej DK73. W ramach inwestycji powstaną skrzyżowania jednopoziomowe (ronda), odcinki dodatkowych jezdni zapewniających obsługę przyległego terenu, obiekty inżynierskie (1 most, 2 wiadukty), urządzenia ochrony środowiska, oświetlenie drogowe, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego.

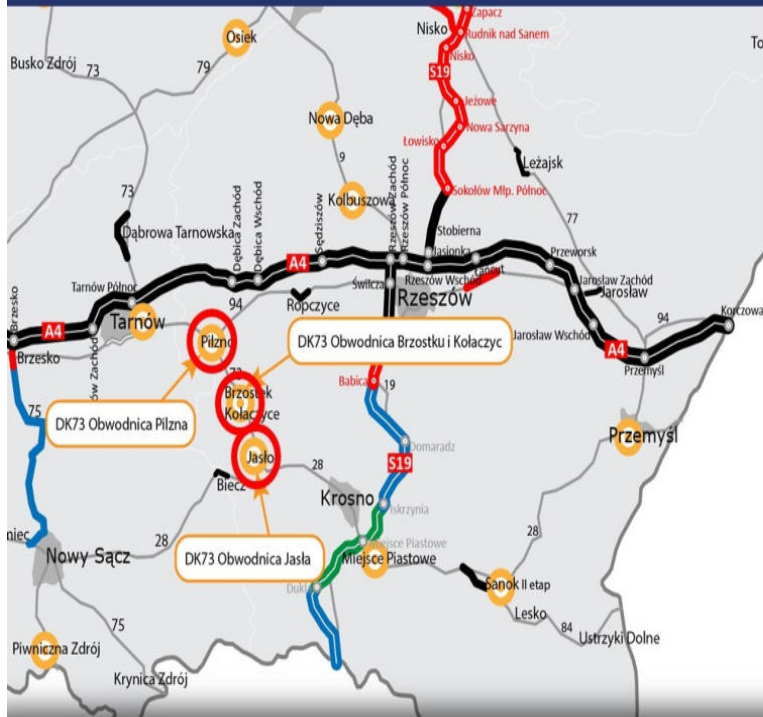
Cel realizacji inwestycji

Podstawowym celem budowy obwodnic: Jasła, Pilzna, Brzostku i Kołaczyc jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z centrum miejscowości.

Inwestycje poprawią również warunki i bezpieczeństwo jazdy dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego. DK73 łączy korytarz transportowy DK94/A4 z drogą krajową nr 28, stanowiącą główny kręgosłup komunikacyjny południowej części województwa podkarpackiego i małopolskiego.

Dzięki realizacji obwodnic nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, ograniczona zostanie emisja spalin i hałas. Jednocześnie zachowane zostaną najwyższe wymogi ochrony środowiska, zdrowia i życia mieszkańców oraz zrównoważonego rozwoju.

Program budowy 100 obwodnic



Ogłosiliśmy przetarg
na prace przygotowawcze
dla obwodnic:
Jasła, Pilzna,
Brzostku i Kołaczyc
w ciągu DK73!



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Program budowy 100 obwodnic w województwie podkarpackim

W ramach rządowego Programu na Podkarpaciu powstanie łącznie osiem obwodnic:

- 1/. Kolbuszowej w ciągu DK9.
- 2/. Nowej Dęby w ciągu DK9.
- 3/. Miejsca Piastowego w ciągu DK28.
- 4/. Pilzna w ciągu DK73.
- 5/. Brzostku i Kołaczyc w ciągu DK73.
- 6/. Jasła w ciągu DK73.
- 7/. Przemyśla w ciągu DK28/77.
- 8/. Sanoka w ciągu DK84 - II etap.

Poza obwodnicami Jasła, Pilzna, Brzostku i Kołaczyc na etapie przetargu jest także obwodnica Nowej Dęby oraz II

etap obwodnicy Sanoka. Natomiast dla obwodnic: Kolbuszowej, Przemyśla i Miejsca Piastowego zawarte zostały umowy na opracowanie dokumentacji projektowej: studium korytarzowe, studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowe z elementami koncepcji programowej oraz materiały do wniosku o wydanie decyzji środowiskowej.

W ramach rządowego Programu do 2030 r. powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 830 km.

Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia ob-

ciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Umowy na dokumentację dla trzech obwodnic w woj. kujawsko-pomorskim podpisane!

Rozpoczynają się prace nad dokumentacją projektową dla obwodnic Strzelna, Kruszwicy i Brześćcia Kujawskiego. Realizacja inwestycji o łącznej długości ok. 15 km jest planowana w systemie Projektuj i buduj w latach 2025-2029. Obwodnice trzech miast w województwie kujawsko-pomorskim powstaną w ciągu dróg krajowych nr 12, 15 i 62 w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic.

Inwestujemy w bezpieczne i komfortowe drogi w całej Polsce. Budowa nowych obwodnic w województwie kujawsko-pomorskim to szansa na nowe miejsca pracy i rozwój gospodarczy regionu. Dzięki tym inwestycjom kierowcy bezpiecznie i komfortowo ominą centra kolejnych miejscowości - powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Wykonawcą dokumentacji będzie konsorcjum firm TRAKT Sp. z o. o. Sp. K. oraz TRAKT Sp. z o. o. Koszt prac projektowych dla obwodnicy Kruszwicy to 1,92 mln zł, dla obwodnicy Brześćcia Kujawskiego 2,26 mln zł, a dla obwodnicy Strzelna 2 mln zł. Zadaniem projektantów będzie wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej (STeS-R) oraz materiałów do wniosków o wydanie decyzji środowiskowej dla każdej inwestycji.

Obwodnica Kruszwicy

Szacunkowa długość obwodnicy to około 7 km. Celem inwestycji jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście na drodze krajowej nr 62. Jest to ruch prowadzący ze strony autostrady A1 i Włocławka. DK62 jest istotna dla układu komunikacyjnego województwa kujawsko-pomorskiego. Rozprowadza ruch na osi wschód-zachód pomiędzy autostradą A1 i Włocławkiem a korytarzami dróg krajowych nr 15 i 25. Inwestycja pozwoli na uspokojenie ruchu w centrum miasta.

Obwodnica

Brześćcia Kujawskiego

Szacunkowa długość obwodnicy to około 9 km. Celem inwestycji jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście w ciągu DK62. Jest to ruch prowadzący ze strony autostrady A1 i Włocławka. Inwestycja poprawi również warunki i bezpieczeństwo przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego, szczególnie związanego ze strefą ekonomiczną, która posiada liczne tereny w okolicy miejscowości.

Obwodnica Strzelna

Szacunkowa długość obwodnicy to około 8,5 km. Inwestycja umożliwi wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki koncentruje się w mieście. W Strzelnie krzyżują się drogi krajowe nr 15, 25 oraz 62. DK15 i DK25 prowadzą od strony północnej z Torunia i Bydgoszczy,

dalej na południe do korytarzy drogi ekspresowej S5 oraz autostrady A2. Ponadto od strony wschodniej ruch do Strzelna doprowadza DK62, biegnąca od Włocławka i autostrady A1.

Program budowy 100 obwodnic w województwie kujawsko-pomorskim

W ramach programu obwodnicowego w województwie kujawsko-pomorskim powstanie łącznie 6 obwodnic:

- 1/. Brześćcia Kujawskiego w ciągu drogi krajowej nr 62.
- 2/. Kowalewa Pomorskiego w ciągu drogi krajowej nr 15.
- 3/. Kruszwicy w ciągu drogi krajowej nr 62.
- 4/. Lipna w ciągu drogi krajowej nr 67.
- 5/. Strzelna w ciągu drogi krajowej nr 15/25.
- 6/. Nowej Wsi Wielkiej w ciągu drogi krajowej nr 25.

W ramach rządowego Programu powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś.

Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Fundu-

Program budowy 100 obwodnic



**Umowy na prace
przygotowawcze
dla obwodnic
Brześcia Kujawskiego,
Kruszwicy i Strzelna
podpisane!**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

szu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i

Autostrad. Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyeliminowanie zatorów i zatorów prowadzenia ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze,

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Wody Polskie dbają o bezpieczeństwo powodziowe Ostrowca Świętokrzyskiego

Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie i Urząd Marszałkowski Województwa Świętokrzyskiego podpisały 11 maja 2021 r. umowę na dofinansowanie projektu „Zabezpieczenie przeciwpowodziowe miasta Ostrowiec Świętokrzyski, gminy Ostrowiec Świętokrzyski oraz gminy Bodzechów w oparciu o regulację rzeki Modły, z wykorzystaniem

istniejącego zbiornika w Częstochowie jako polderu zalewowego do redukcji fali powodziowej”. Efektem jego realizacji będzie ochrona przed powodzią mieszkańców gmin Ostrowiec Świętokrzyski i Bodzechów. W wydarzeniu wziął udział wiceminister infrastruktury Grzegorz Witkowski.

Zadanie obejmuje budowę czterech suchych zbiorników

retencyjnych z przegrodami piętrzącymi, odmulenie, pogłębienie rzeki Modły oraz ubezpieczenie jej skarp, przebudowę dwóch przepustów na Modle (w miejscowości Mychów Kolonia) oraz podwyższenie lewego wału na terenie Ostrowca Świętokrzyskiego.

To ważne zadanie pozwoli na retencję nadmiaru spływu wód po gwałtownych deszczach

i poprawi zdolność przepustową rzeki Modły. Pozwoli to ochronić przed powodzią ok. 2000 mieszkańców miasta i gmin Ostrowiec Świętokrzyski i Bodzechów – powiedział wiceminister infrastruktury Grzegorz Witkowski.

W październiku w 2020 r. Inwestycja będzie realizowana z wykorzystaniem środków

w terenie oraz wycinkę drzew w miejscach planowanych do wykonania przegród. Rozpoczęcie zasadniczych robót planowane jest w trzecim kwartale tego roku. Zadanie planowane jest do wykonania w latach 2021-2022.

Unii Europejskiej w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Świętokrzyskiego. Wartość projektu to 18 530 000 zł, z czego dofinansowanie ze środków UE wynosi 15 750 500 zł.

Szymon Hupłyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Reforma prawa rodzinnego zmiany dla dobra dzieci i rodzin

Alimenty natychmiastowe, rodzinne postępowanie informacyjne, ochrona najmłodszych przed przemocą, skuteczne egzekwowanie prawa dziecka do kontaktów z rodzicami – to podstawowe założenia projektu reformy prawa rodzinnego przygotowanego przez Ministerstwo Sprawiedliwości.

- Dobro dziecka jest najważniejsze. By skutecznie o nie zadbać, przygotowaliśmy projekt przepisów o alimentach natychmiastowych. To prawdziwa rewolucja w dobrym tego słowa znaczeniu – powiedział Minister Sprawiedliwości Prokurator Generalny Zbigniew Ziobro podczas dzisiejszej (11 maja br.) konferencji prasowej.

Minister przypomniał, jak spektakularny efekt przyniosły przygotowane przez Ministerstwo Sprawiedliwości zmiany w egzekwowaniu obowiązku alimentacyjnego. Regulacje, które weszły w życie w 2017 roku, skończyły z bezkarnością alimentarzy niepłacących należnych świadczeń. W rezultacie ściągalność alimentów do pań-

stwowego Funduszu Alimentacyjnego wzrosła o ponad 230 proc. Jeszcze w 2015 r. wynosiła 13 proc., a w 2020 r. osiągnęła 43,2 proc.

Przełom w sytuacji dziecka

Kontynuacją tych działań są rozwiązania, które przyspieszą procedurę przyznawania alimentów. Nowelizacja Kodeksu rodzinnego i opiekuńczego oraz niektórych innych ustaw ma przede wszystkim poprawić sytuację dzieci, które nie powinny ponosić konsekwencji tego, że między rodzicami doszło do konfliktu. Temu celowi służyć ma między innymi wprowadzenie alimentów natychmiastowych.

Ta formuła nie wyklucza ubiegania się o alimenty według dotychczasowych reguł. Chodzi o przełom w sytuacji dziecka, które nie może ponosić konsekwencji tego, że rodzice się rozstają. Dzięki alimentom natychmiastowym nie będzie trwającej nieraz wiele miesięcy „dziury czasowej”, w której nie udaje się ściągać pieniędzy na utrzymanie dziecka - podkreślił minister Zbigniew Ziobro.

To kolejny i nie ostatni pro-

jekt, dzięki któremu wzmacniamy pozycję rodziny. Te kompleksowe działania chronią szczególnie dzieci, bo te nie mogą cierpieć, gdy rodzice uchylają się od wykonywania swoich obowiązków – powiedział Podsekretarz Stanu Marcin Romanowski, który nadzorował prace nad nowymi rozwiązaniami. Podkreślił też wagę rodzinnego postępowania informacyjnego, które może pomóc rozwiązać problemy rodziny lub przynajmniej ułatwić porozumienie dotyczące opieki nad dziećmi. Wiceminister zaprezentował szczegóły projektu.

Alimenty natychmiastowe

Przyznanie alimentów natychmiastowych na rzecz dziecka od rodziców ma się odbywać w ciągu kilkunastu dni w nakazowym postępowaniu alimentacyjnym. Obecnie sprawy o zasądzenie alimentów trwają miesiącami. W tym czasie tysiące samotnych matek, bo to ich w przeważającej mierze dotyczy problem, czekają na ostateczną decyzję w sprawie świadczenia.

Uzyskanie alimentów natychmiastowych będzie możliwe dzięki maksymalnemu

uproszczeniu formalności:

- 1/. Ubiegający się o alimenty będą mogli składać pozew na gotowym formularzu dostępnym w Internecie.
- 2/. Jest on łatwy do wypełnienia – większość ubiegających się o alimenty dzięki temu uniknie wydatków na adwokatów.
- 3/. Poza odpisem aktu urodzenia dziecka do pozwu nie dołącza się dowodów.

Wysokość świadczeń

Wysokość alimentów będzie zależna od minimalnego wynagrodzenia za pracę i liczby dzieci w rodzinie, a to pozwoli precyzyjnie ustalić świadczenie. Przy jednym dziecku stawka alimentów natychmiastowych wynosiłaby 21 proc. minimalnego wynagrodzenia, przy dwojgu – 19 proc., przy trojgu – 17, przy czworgu – 15 i przy pięciorgu oraz większej liczbie dzieci – 13 proc.

Na dziś alimenty natychmiastowe wynosiłyby (netto):

- 1/. przy jednym dziecku – 588 zł.
- 2/. Przy dwojce dzieci – 532 zł na każde dziecko.
- 3/. Przy trójce – 476 zł na każde dziecko.
- 4/. Przy czwórce dzieci – 420 zł na każde dziecko.
- 5/. Przy piątce i większej liczbie dzieci – 364 zł na każde dziecko.

Co ważne, uzyskanie alimentów natychmiastowych nie zamyka drogi do domagania się w przyszłości wyższej kwoty alimentów na podstawie dotąd obowiązujących przepisów.

Intencją wprowadzenia nowych alimentów natychmiastowych jest to, by samotni rodzice w prosty i szybki sposób mogli otrzymać pieniądze. Zachowana zostanie możliwość odwołania się od alimentacyjnego nakazu

zapłaty.

Alimenty do 25. roku życia

Projekt przewiduje wygaśnięcie alimentów na dziecko (poza dzieckiem z orzeczeniem o stopniu niepełnosprawności) z chwilą ukończenia przez nie 25. roku życia. Jednak ze względu na wyjątkowe okoliczności, z powodu których dziecko nie jest w stanie utrzymać się samodzielnie, sąd na żądanie uprawnionego przedłuży obowiązywanie świadczenia alimentacyjnego.

Rodzinne postępowanie informacyjne

Projekt przewiduje też wprowadzenie rodzinnego postępowania informacyjnego. Ma ono poprzedzać sprawy o rozwód i separację małżonków posiadających wspólne małoletnie dzieci. Jego celem jest pojednanie małżonków, ale jeśli nie będzie to możliwe, to ma doprowadzić do tego, aby rozwód lub separacja przebiegły przed sądem w miarę sprawnie i bezkonfliktowo, ze szczególnym uwzględnieniem dobra dzieci. Ma dać małżonkom czas na wyjaśnienie wszystkich problemów i wypracowanie uzgodnień w sprawach dzieci, których dobro jest najważniejsze.

Przed rozwodem lub separacją strony będą mieć możliwość spotkania się na neutralnym gruncie. Przede wszystkim chodzi o dobro dzieci, bo rodzinne postępowanie informacyjne będzie dotyczyło wyłącznie spraw, w których małżonkowie mają wspólne małoletnie dzieci.

Darmowe mediacje

Główną rolę będą odgrywać mediatorzy, którzy uzgodnią warunki rozwodu, kwestie opieki nad dziećmi i wysokość alimentów. Dzięki temu rozwód, jeśli do niego dojdzie, powinien przebiegać znacznie sprawniej i bezkonfliktowo, bez kosztownej potrzeby angażowania adwoka-

tów. Większość spraw rozwodowych, w których dochodzi do mediacji, trwa kilka miesięcy. W przypadku rozwodu bez mediacji sprawa trwa przeważnie do 2 lat.

Rodzinne postępowanie informacyjne będzie bezpłatne. Państwo bierze na siebie ciężar poniesienia kosztów, które być może doprowadzą do ugodowego zakończenia sporu.

Rodzinne postępowanie informacyjne nie będzie przeprowadzane w przypadkach, gdy małżonkowie zwracają się nad rodziną.

Ochrona dzieci przed przemocą

Nowe prawo ma pozwolić na błyskawiczną i zdecydowaną reakcję, gdy dzieci spotyka krzywda. Zdarzają się rodziny dysfunkcyjne, nawet patologiczne. Dzieci nie mogą na tym cierpieć. Kiedy informacja o sytuacjach groźnych dla dzieci wpływa do odpowiedzialnych organów państwa, powinna być natychmiastowa reakcja.

Dlatego sądy rodzinne będą miały obowiązek zawiadamiania prokuratury o prowadzonych przez siebie sprawach wszczętych z urzędu o ograniczenie lub pozbawienie władzy rodzicielskiej, gdy zachodzi podejrzenie zagrożenia dobra dziecka.

Nowelizacja Kodeksu postępowania cywilnego w tym zakresie to wspólna inicjatywa Ministerstwa Sprawiedliwości i Prokuratury Krajowej, wynikająca z prokuratorskiej praktyki. Jest odpowiedzią na przypadki drastycznych przestępstw przeciwko dzieciom.

Do niepokojących wydarzeń dochodzi często w rodzinach, które są objęte nadzorem kuratora sądowego albo w trakcie toczących się z urzędu spraw o ograniczenie lub pozbawienie praw rodzicielskich. Włączenie w porę prokuratury będzie wzmacniało ochronę dobra

dziecka i pozwalało na podjęcie działań zapobiegających tragediom.

Reforma zakłada ponadto, że w sprawach rodzinnych dzieci będą wysłuchiwane w przyjaznych pokojach, zapewniających im swobodę wypowiedzi i poczucie bezpieczeństwa.

Obowiązkowe badanie DNA
Projekt wprowadza obowią-

zek badania kodu genetycznego w sprawach o ustalenie lub zaprzeczenie pochodzenia dziecka. Badanie to pozwala praktycznie ze 100-procentową pewnością ustalić pochodzenie dziecka. Jest więc najbardziej racjonalnym dowodem. Dzięki nowym przepisom możliwe będzie nakładanie grzywny lub doprowadzenie osób zobowią-

nych do poddania się badaniu DNA w sprawach o ustalenie lub zaprzeczenie pochodzenia dziecka. Zdyscyplinuje to uczestników postępowania i usprawni je, co służy dobru dziecka.

**Ministerstwo Sprawiedliwości
Rzeczypospolitej Polskiej**

Umowy na dokumentację dla kolejnych obwodnic w województwie śląskim podpisane

12 maja 2021 r. zostały podpisane umowy na wykonanie dokumentacji dla dwóch obwodnic w województwie śląskim: Blachowni i Herb w ciągu drogi krajowej nr 46 oraz Nakła Śląskiego i Świerklańca w ciągu drogi krajowej nr 78. Tym samym wszystkie pięć obwodnic w województwie śląskim, realizowanych w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic, jest już w fazie projektowania.

Nowe, bezpieczne drogi powstają w całej Polsce. Tym razem rozpoczynamy prace nad dokumentacją projektową dla dwóch obwodnic w województwie śląskim. Dzięki tym inwestycjom kierowcy bezpiecznie i komfortowo ominą centra kolejnych miejscowości - powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Dokumentacje będą obejmowały opracowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej (STES-R), materiałów do wniosku o wydanie decyzji o środowisko-

wych uwarunkowaniach dla budowy obwodnic oraz jej uzyskanie.

Wykonawcą dokumentacji będzie konsorcjum firm TRAKT Sp. z o. o. Sp. K. (lider) oraz TRAKT Sp. z o. o. (partner) – dla obwodnicy Blachowni i Herb w ciągu drogi krajowej nr 46, za kwotę 4 mln zł, oraz biuro projektowe Mosty Katowice - dla obwodnicy Nakła Śląskiego i Świerklańca, za kwotę 4,2 mln zł.

Przeprowadzenie procesu przygotowawczego dla tych inwestycji przewidziano w latach 2020-2024. Realizacja inwestycji w systemie Projektuj i buduj planowana jest w latach 2025-2028.

Obwodnica Blachowni i Herb

Budowa obwodnicy pozwoli na wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki przejeżdża przez te miejscowości. W przyszłości odcinek ten będzie kluczowy z uwagi na połączenie autostrady A1 z planowaną drogą ekspresową S11. Przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa mieszkańców oraz odciążą istniejący

układ komunikacyjny. Inwestycja poprawi również komfort i warunki przejazdu dla ruchu dalekobieżnego i regionalnego na drodze krajowej nr 46 od Lublińca do Częstochowy. Długość obwodnicy wyniesie ok. 10,8 km.

Obwodnica Nakła Śląskiego oraz Świerklańca

Podstawowym celem budowy obwodnicy jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego, jaki przejeżdża przez te miejscowości. Wraz z realizowaną obecnie obwodnicą Poręby i Zawiercia oraz przygotowywanymi do realizacji obwodnicami Kroczyca, Pradeł i Szczekocin przyczyni się do odciążenia istniejącego układu komunikacyjnego na obszarze obejmującym północno-wschodnie tereny województwa śląskiego. Nowo budowana droga przejmie znaczącą część ruchu tranzytowego i regionalnego. Dzięki temu nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców oraz zwiększenie przepustowości połączenia z autostradą A1 oraz drogą krajową nr 11, a w przyszłości

Program budowy 100 obwodnic



Umowy na wykonanie dokumentacji dla obwodnic:

- Błachownia i Herb

- Nakła Śląskiego i Świerklańca

podpisane!



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

S11. Długość obwodnicy wyniesie ok. 12 km. krajowej nr 78.

Program budowy 100 obwodnic w województwie śląskim

W ramach programu obwodnicowego w województwie śląskim powstanie łącznie 5 obwodnic:

- 1/. Obwodnica Błachownia i Herb w ciągu drogi krajowej nr 46.
- 2/. Obwodnica Pradeł w ciągu drogi krajowej nr 78.
- 3/. Obwodnica Kroczyce w ciągu drogi krajowej nr 78.
- 4/. Obwodnica Szczekocin i Goleniowych w ciągu drogi krajowej nr 78.
- 5/. Obwodnica Nakła Śląskiego oraz Świerklańca w ciągu drogi

W ramach rządowego Programu powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych. Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Kra-

jowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Szymon Huputyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Jest umowa na realizację obwodnicy Suchowoli

Podlaski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad zawarł umowę na zaprojektowanie i budowę obwodnicy Suchowoli w ciągu drogi krajowej nr 8. Inwestycja położona na odcinku tej trasy łączącym Białystok z Augustowem powstanie w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic. Oddanie nowej trasy do ruchu jest planowane w drugim kwartale 2025 roku.

Obwodnica Suchowoli to inwestycja oczekiwana od lat. Obecnie na drodze krajowej nr 8 od Białegostoku do Augustowa,

Suwałk i granicy z Litwą koncentruje się ruch o znaczącym udziale pojazdów ciężarowych. Umowa na wykonanie obwodnicy dla mieszkańców tej miejscowości oznacza początek drogi do bezpieczeństwa, koniec zatorów, hałasu i czyste powietrze – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Obwodnica Suchowoli będzie realizowana w systemie Projektuj i buduj. Jej wykonawcą, firma Budimex, zaprojektuje nową trasę, uzyska wszystkie niezbędne decyzje administracyjne, a następnie wybuduje 15-

kilometrową obwodnicę. Wartość kontraktu to 249,1 mln zł.

W ramach obwodnicy Suchowoli powstanie pięć skrzyżowań, w tym cztery ronda, ponad 180-metrowa estakada, pięć mostów w ciągu drogi krajowej nr 8 oraz dwa w ciągu dodatkowych jezdni, które zostaną wybudowane w ramach tego zadania. Powstanie też dziewięć wiaduktów, przejścia dla zwierząt oraz drogi do obsługi ruchu lokalnego.

Nowa droga od strony wschodniej ominie Suchowolę oraz szereg mniejszych miejscowości, tj. Zagórze, Wyso-

Program budowy 100 obwodnic

Umowa na realizację obwodnicy Suchowoli podpisana!



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

kie, Skindzierz, Chodorówkę Nową, Poświętne oraz Krzywą.

Budowa obwodnicy Suchowoli ma kluczowe znaczenie dla poprawy przepustowości i płynności ruchu tranzytowego w ciągu DK8. Jej realizacja wpłynie także na poprawę bezpieczeństwa w korytarzu istniejącej drogi krajowej nr 8, m.in. dzięki odseparowaniu ruchu lokalnego, w tym pojazdów rolniczych, od tranzytowego.

Program budowy 100 obwodnic w województwie podlaskim

W ramach programu obwodnicowego na Podlasiu powstanie łącznie 5 obwodnic:

1/. Obwodnica Suchowoli w ciągu drogi krajowej nr 8.

2/. Obwodnica Sztabina w ciągu drogi krajowej nr 8.

3/. Obwodnica Białobrzegów w ciągu drogi krajowej nr 8.

4/. Obwodnica Augustowa w ciągu drogi krajowej nr 16.

5/. Obwodnica Zambrowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 66.

W ramach rządowego Programu do 2030 r. powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przeniesienia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Rusza przetarg na dokumentację dla obwodnic Szczecznyszyna i Zamościa

14 maja 2021 r. został ogłoszony przetarg na wykonanie dokumentacji projektowej dla budowy obwodnic Szczecznyszyna i Zamościa w ciągu drogi krajowej nr 74. Drogi te powstaną w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic. Realizacja nowych obwodnic jest planowana w systemie Projektuj i buduj w latach 2026-2029.

Dzięki budowie obwodnic nastąpi poprawa bezpieczeństwa mieszkańców, odciążenie układu komunikacyjnego i zwiększenie przepustowości drogi

krajowej nr 74 pomiędzy Janowem Lubelskim, Zamościem i Zosiną. Obwodnica Zamościa będzie stanowić również uzupełnienie dojazdów do realizowanej trasy Via Carpatia - powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Zadaniem wykonawcy będzie przygotowanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej, które posłuży m.in. do opracowania wstępnych wariantów obwodnic oraz uzyskania decyzji środowi-

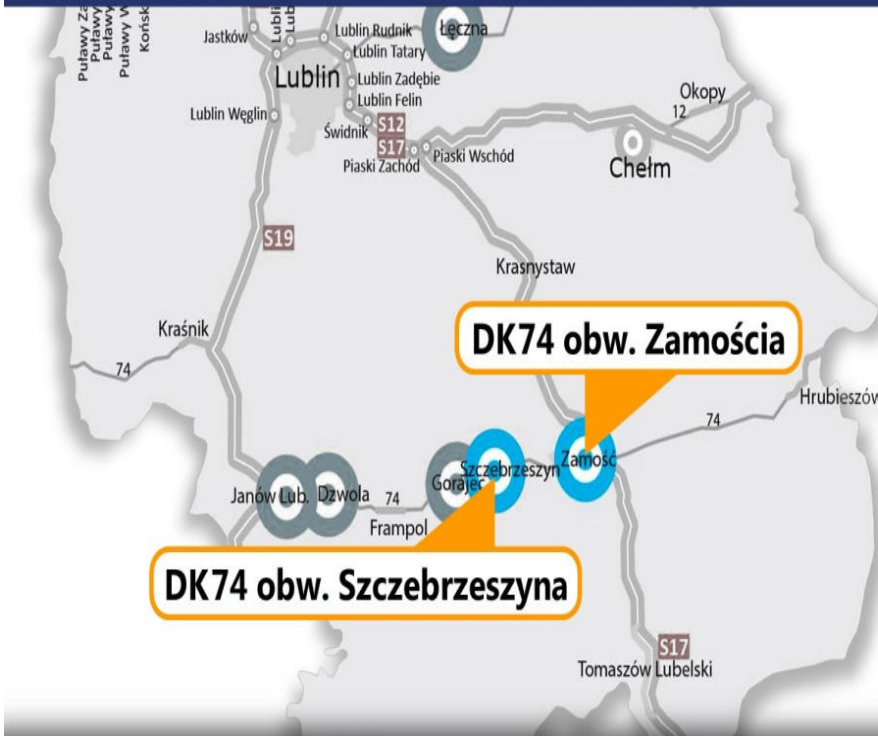
skowej. Możliwe warianty przebiegu obwodnic będą analizowane pod względem technicznym, ekonomicznym, środowiskowym i społecznym.

Głównym celem budowy obwodnic Szczecznyszyna i Zamościa jest wyprowadzenie ruchu tranzytowego z tych miejscowości. Inwestycje poprawiają również bezpieczeństwo kierowców i mieszkańców, wpłyną też na komfort podróżowania i życia w tych miastach.

Program budowy 100 obwodnic w województwie lubelskim

Program budowy 100 obwodnic

Przetarg na prace przygotowawcze dla obwodnic Szczepieszczyzna i Zamościa ogłoszony!



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

W ramach programu obwodnicowego w województwie lubelskim powstanie łącznie 7 obwodnic:

- 1/. Obwodnica Dzwoli w ciągu drogi krajowej nr 74.
- 2/. Obwodnica Gorajca w ciągu drogi krajowej nr 74.
- 3/. Obwodnica Janowa Lubelskiego w ciągu drogi krajowej nr 74.
- 4/. Obwodnica Łęcznej w ciągu drogi krajowej nr 82.
- 5/. Obwodnica Łukowa w ciągu dróg krajowych nr 63 i 76.
- 6/. Obwodnica Szczepieszczyzna w ciągu drogi krajowej nr 74.
- 7/. Obwodnica Zamościa w ciągu drogi krajowej nr 74.

W ramach rządowego Programu do 2030 r. powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przeniesienia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospo-

darstwa Krajowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Szymon Huptryś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Wzorce i standardy w drogownictwie będą aktualizowane na bieżąco

14 maja 2021 r. wiceminister infrastruktury Rafał Weber oraz Prezes Stowarzyszenia Polski Kongres Drogowy (PKD) Zbigniew Kotlarek podpisali list intencyjny, który ma na celu ustanowienie PKD ciałem doradczym Ministra, a w konsekwencji ustalenie zasad współpracy w zakresie tworzenia i zapewnienia aktualności wzorców i standardów w drogownictwie.

22 września 2022 r. stracą moc obowiązujące przepisy techniczno-budowlane w obszarze dróg publicznych. W związku z tym Ministerstwo Infrastruktury z wyprzedzeniem podjęło działania mające na celu stopniową zmianę obowiązujących regulacji prawnych, a w konsekwencji opracowanie nowego systemu wymagań technicznych w drogownictwie. Realizowane od kilku lat prace powoli zbliżają się do końca.

Docelowo przepisy techniczno-budowlane uregulowane będą w jednym rozporządzeniu, a nie jak dotychczas w trzech. Prace nad projektem rozporządzenia są w fazie końcowej.

Wkrótce zostanie on skierowany do uzgodnień z członkami Rady Ministrów, a następnie do konsultacji publicznych.

Uszczegółowieniem przepisów techniczno-budowlanych będą wzorce i standardy, które na podstawie ustawy o drogach publicznych rekomenduje minister właściwy do spraw transportu. Obecnie, w części dotyczącej projektowania drogowych obiektów inżynierskich, Minister Infrastruktury rekomendował wszystkie 15 opracowań. Natomiast w części drogowej – 3 z 26 opracowań. Prace nad pozostałymi są kontynuowane, w związku z koniecznością zachowania spójności z projektem rozporządzenia.

Opracowanie wytycznych jest dopiero początkiem prac. Istotne jest ciągle monitorowanie ich aktualności i rozpoznawanie obszarów, które powinny być objęte tego rodzaju opracowaniami.

Długo zastanawialiśmy się, w jaki sposób zrealizować te cele. Po wielu konsultacjach doszliśmy do wniosku, że najlepszym rozwiązaniem będzie zaangażowanie środowiska dro-

gowego do bezpośredniego udziału w pracach nad utrzymaniem aktualności już opracowanych wytycznych, jak i nad opracowaniem nowych regulacji – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Mając na uwadze dotychczasową, bardzo dobrą współpracę z Polskim Kongresem Drogowym, m.in. przy konsultowaniu wzorców i standardów, oraz fakt, że PKD pełni rolę Komitetu Narodowego w Światowym Stowarzyszeniu Drogowym PIARC (Permanent International Association of Road Congresses), Ministerstwo Infrastruktury zdecydowało się podjąć współpracę na najbliższe trzy lata z Polskim Kongresem Drogowym.

Zachęcamy do zapoznania się z informacjami o nowym systemie wymagań technicznych w drogownictwie, które można znaleźć na stronie internetowej MI. <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/o-wzorcach-i-standardach>

Szymon Huputyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Otwarta obwodnica Stalowej Woli i Niska

Od 15 maja 2021 r. kierowcy mogą już korzystać z obwodnicy Stalowej Woli i Niska. Nowa droga

w ciągu drogi krajowej nr 77 ma 15,3 km długości. To jedna z dziesięciu obwodnic realizowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg

Krajowych i Autostrad na terenie województwa podkarpackiego.

DK77

Obwodnica Stalowej Woli i Niska oddana do ruchu!

Obw. Stalowej Woli i Niska

- odcinek o dł. 15,3 km
- węzeł z drogą powiatową nr 1024R
- 4 wiadukty, 2 estakady i most

#ŁĄCZYMYPOLSKĘ

MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURYGeneralna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Trasa obwodnicy poprowadzona została po północno-wschodniej stronie Stalowej Woli i Niska. W ramach inwestycji została wybudowana jednojezdniowa droga klasy GP (główna ruchu przyspieszonego) o nawierzchni odpornej na koleinowanie, a także węzeł łączący obwodnicę z drogą powiatową oraz cztery ronda komunikujące obwodnicę ze Stalową Wolą, strefą przemysłową, Niskiem oraz z drogą krajową nr 19.

Oddajemy dziś do ruchu 15-kilometrowy odcinek nowej obwodnicy. To dobra wiadomość dla mieszkańców Stalowej Woli i Niska oraz podróżujących drogą krajową nr 77. Do końca roku w całej Polsce trasą 380 kilometrów nowych tras – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Inwestycja obejmowała także m.in. budowę dróg obsługujących przyległy teren, urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska, przebudowę infrastruktury technicznej oraz budowę obiektów inżynierskich: mostu z funkcją dolnego przejścia dla zwie-

rząt, dwóch estakad, wiaduktu nad linią kolejową, trzech wiadukto- w drogach, sześciu przejazdów gospodarczych, przejazdu gospodarczego z funkcją przejścia dla zwierząt, przejścia dla pieszych pod korpusem drogi oraz trzech dolnych przejść dla zwierząt.

Obwodnica usprawni komunikację drogową w regionie, zwiększy przepustowość dróg i wyprowadzi ruch tranzytowy z centrum miast, co wpłynie na poprawę komfortu życia ich mieszkańców oraz poprawi bezpieczeństwo ruchu. Dzięki zastosowaniu nawierzchni odpornej na koleinowanie nowa droga skutecznie przejmie ruch pojazdów powyżej 3,5 tony, który do tej pory kierowany był przez centra miast – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Budowa obwodnicy Stalowej Woli i Niska uzyskała dofinansowanie ze środków UE. Całkowity koszt projektu to ponad 297 mln zł, a wysokość wsparcia UE to ponad 194 mln zł.

Obwodnice na Podkarpaciu

Obwodnica Stalowej Woli i Niska jest jedną z dziesięciu obwodnic na sieci dróg krajowych realizowanych na terenie Podkarpacia. W budowie jest obwodnica Łańcuta (rozbudowa DK94 na odcinku Łańcut - Głuchów), na której prace zakończą się jeszcze w tym roku. W przygotowaniu jest także 8 obwodnic, które ujęte zostały w rządowym Programie budowy 100 obwodnic.

Na etapie przetargu na wykonanie dokumentacji projektowej są obwodnice Nowej Dęby (DK9), Jasła (DK73), Pilzna (DK73), Brzostku i Kołaczyc (DK73). Trwa również przetarg na opracowanie koncepcji programowej dla II etapu obwodnicy Sanoka (DK84). Natomiast obwodnice Kolbuszowej (DK9), Przemyśla (DK28/77) i Miejsca Piastowego (DK28) są już na etapie projektowania.

Szymon Hupłyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Zamek Golub-Dobrzyń

Miejscowość Golub-Dobrzyń od ponad pół wieku formalnie istnieje jako jedno miasto. W przeszłości były to dwie oddzielne miejscowości położone na przeciwległych brzegach tej samej rzeki Drwęcy.

W przeszłości rzeka Drwęca nie tylko oddzielała od siebie

dwa miasta ale też stanowiła granicę państwową, oddzielając Polskę od państwa krzyżackiego.

Na wznoszącym się bardzo wysoko prawym brzegu Drwęcy, a nad samą Drwęcą, Krzyżacy pobudowali zamek obronny, którym był w swoim czasie twierdzą pogranicza. Według źródeł historycznych przyjmuje

się, że Golub otrzymał prawa miejskie z rąk Krzyżaków. A znacznie później prawa miejskie otrzymał Dobrzyń i to z rąk polskich.

Czas mijał i granice się zmieniały. Nastąpił też taki okres, że Drwęca była granicą między Rosją a Prusami. A jeszcze później wszystko wróciło do Polski.

Na temat dokładniejszej hi-



Dojazd do zamku jest bardzo dobrze oznakowany.

historii Golubia-Dobrzynia, czyli pokrzyżackiego zamku, stronie internetowej:

<https://pl.wikipedia.org/wiki/Golub-Dobrzy%C5%84>

można przeczytać, cyt.: „(...)Golub-Dobrzyń powstał formalnie 15 maja 1951 (*de facto* już w 1941 roku^[2]) przez połączenie miast [Golubia](#) i [Dobrzynia nad Drwęcą](#)^[3], leżących na przeciwnych brzegach [Drwęc](#)y.

Rzeka nie tylko oddzielała od siebie miasta, lecz także stanowiła linię graniczną między Polską a państwem zakonu krzyżackiego w latach 1231-1454; w latach 1466-1772 oddzielała woj. chełmińskie od ziemi dobrzyńskiej, a od 1815-1918 oddzielała zabór pruski od rosyjskiego.^[4]

Prawobrzeżny [Golub](#) był miastem już w XIV w., chociaż dokładna data ustanowienia jego [praw miejskich](#) nie jest znana. Pierwszy dokument lokacyjny zagał już w średniowieczu. Wznowił go wielki mistrz zakonu krzyżackiego [Michał Kűchmeister](#) w roku 1421. W 1772 r. znalazł się w [zaborze pruskim](#), przejściowo w latach 1807–1815 w [Księstwie Warszawskim](#), po czym ponownie w [Królestwie Prus](#) do 1918 r. Jest prawie sześć razy mniejszy od Dobrzynia; w 2011 roku liczył 1887 mieszkańców^[5]. (...)”

Natomiast ze strony internetowej:

https://www.google.com/search?q=dobrzyn+nad+drw+%C4%99ca+kto+nada+%C5%82+prawa+miejskie&rlz=1C1AVNG_enPL639PL639&oq=dobrzyn+nad+drw+%C4%99ca+kto+nada+%C5%82+prawa+miejskie&aqs=chrome..69i57j349l5j0l15&sourceid=chrome&ie=UTF-8

można dowiedzieć się, cyt.: „Wreszcie w 1789 r. na 4 lata przed II rozbiorem, hrabia Ignacy Działyński **nadał** osadzie Przedmieście Golubskie **prawa miejskie** i nazwał ją Dobrzyniem, ofiarowując miastu swój herb rodowy. Po II rozbiornie w 1793 roku oba miasta znalazły się pod zaborem pruskim, a w latach 1807 -1815 weszły w skład Księstwa Warszawskiego.”

Obecnie Golub-Dobrzyń administracyjnie należy do wo-



Zamek na wysoko wznoszącym się brzegu Drwęc



Przed zamkiem jest słynna armata.



Tak jak w muzeum należy,, przy eksponacie jest stosowna informacja.



Zamek w pełnej okazałości, od strony głównej bramy wjazdowej.



Główna brama wjazdowa do zamku.
Gości witają, od lewej: król Zygmunt III Waza (1566-1632);
królowna Anna Wazówna (1568-1625).



Dziedziniec zamkowy widziany z parteru.



Urządzenie do zadawania tortur, dyby na dziedzińcu zamkowym.



Kolejne urządzenie do zadawania tortur, specjalny stół na który skazany musiał siadać okrakiem.



Piwnice zamkowe obecnie służą jako wystawowe sale muzealne.



Dziedziniec zamkowy widziany z pietra.

jewództwa kujawsko-pomorskiego i jest siedzibą powiatu golubsko-dobrzyńskiego, jest to niewielkie miasteczko liczące około trzysta tysięcy mieszkańców.

Oczywiście największą atrakcją historyczną i turystyczną jest pokrzyżacki zamek, widoczny z daleka posadowiony na bardzo wysokim prawym brzegu Drwęcy. Tak, było to i jest doskonale miejsce do prowadzenia różnego rodzaju obszarowej.

O samym zamku i jego historii na stronie internetowej: https://pl.wikipedia.org/wiki/Zamek_w_Golubiu można przeczytać, cyt.: „Zamek w Golubiu – czteroskrzydłowy konwentualny zamek krzyża

cki z przełomu XIII i XIV wieku, wzniesiony na wzgórzu górującym nad miastem, obecnie w granicach miasta Golub-Dobrzyń; zachowany w stylu gotycko-renesansowym, należał do starostwa golubskiego w 1664 roku^[2].

W 1258 roku *vila Golube* została nadana biskupowi włocławskiemu Wolimirowi. Do końca XIII wieku znajdował się tu drewniany gród strzegący przeprawy przez Drwęcę^[3], który w 1293 roku na drodze wymiany pomiędzy biskupstwem włocławskim a Zakonem znalazł się w granicach państwa zakonnego.

Zamek murowany rozpoczęto budować między latami 1304–1306 z inicjatywy pruskiego mistrza krajowego Konrada

Sacka^[4]. W pierwszym etapie wymurowano kurtynę obwodową z cegły w wątku wendyjskim i zakończono ją poniżej poziomu przyszłego ganku, tymczasowo wieńcząc krenelacją^[4]. W kolejnym etapie dostawiono skrzydło południowe (główne), w którym mieściła się kaplica św. Krzyża z ozdobnym portalem i refektarz (uważany dawniej błędnie za kapitułarz)^[4]. Następnie wzniesiono skrzydło zachodnie i rozpoczęto od strony północno-zachodniego narożnika wznosić wieżę główną na planie kwadratu, ale podczas prac zrezygnowano z jej budowy^[4]. W kolejnym etapie wzniesiono skrzydło wschodnie i północne, które różnią się od poprzednich stylistyką oraz były nieco niższe^[4].



Na wysokim prawym brzegu zamek,
poniżej płynie Drwęca.

Zamek w latach 1329–1333 trzykrotnie (i bezskutecznie) próbował zdobyć [Władysław Łokietek](#)^[5]. (...).”

W połowie XIV wieku na wschód od zamku zbudowano warowne przedzamcze z wieżami i basztami, które mieściło stajnie, stodoły, spichlerze. W latach 1409–1411 zebrała się tu część wojsk zakonnych idących na Grunwald. Tutejszy komtur Nicolaus Roder był jednym z dwustu braci rycerzy poległych podczas bitwy^[6]. W [1410](#) roku zamek został zajęty przez rycerstwo polskie i przekazany przez króla [Władysława Jagiełłę](#) w zarząd rycerzowi Niemście ze Szczytnik. Jednak wkrótce zamek został zajęty przez wspomagające Krzyżaków oddziały

Zakonu Kawalerów Mieczowych, co spotkało się kontrakcją oddziałów polskich, które jesienią 1410 roku pod wodzą starosty bydgoskiego [Dobiesława Puchały](#) herbu Wieniawa pobiły pod zamkiem w bitwie przeważające licznie wojska inflantów^[7]. Po podpisaniu [I pokoju toruńskiego](#) w [1411](#) roku zamek zwrócono Krzyżakom. (...).”

Na przestrzeni dziejów zamek przechodził z rąk do rąk i ulegał różnym zniszczeniom. A obecnie pełni funkcje muzeum, i to już od roku 1920.

Dla bardziej zainteresowanych dodajemy, że z tej samej strony internetowej: https://pl.wikipedia.org/wiki/Zamek_w_Golubiu można dowiedzieć się w jaki sposób daw-

ny zamek pogranicza, twierdza pogranicza, jest wykorzystywany obecnie, cyt.: „(...)”. W 1977 roku na zamku odbyła się jedna z pierwszych w [Polsce rekonstrukcji historycznych](#) – zainscenizowano tam [turniej rycerski](#)^[11]. Obecnie mieści się tu muzeum, hotel i restauracja^[12].

Od 2017 roku w okresie ferii zimowych i kolonii letnich w Zamku odbywają się tematyczne kolonie dla dzieci i młodzieży^[13].”

Zamek zwiedzali:
R.Milewski
E.P.
04.05.2021r.

Zamek Radzyń Chełmiński

Zanim Krzyżacy pojawili się na Ziemi Chełmińskiej, a pojawili się przy pomocy ognia i miecza, to był taki czas, że Ziemia Chełmińska stanowiła część państwa Bolesława Chrobrego. A w Radzynie Chełmińskim był gród polski, który w pewnym okresie jego czasu został zdobyty i zasiedlony przez Krzyżaków.

Krzyżacy chcąc utrzymać

zagrabiony gród i ziemie, wybudowali na zdobytym terenie potężny zamek.

W ten sposób zamek w Radzynie Chełmińskim stał się kolejną twierdzą krzyżacką na zagrabionych terenach. Z tym, że obecnie jest to twierdza bardzo zniszczona, twierdza będąca w stanie ruiny. Owszem, jest jeszcze główny zarys konstrukcji zamkowej, ale wygląda to

wszystko bardzo mizernie.

W historii zamku jest też piękny okres, ale patrząc oczami krzyżackimi. Otóż był taki czas, że zamek w Radzynie Chełmińskim był jedną z najpotężniejszych twierdz krzyżackich i był też siedzibą komturii.

Z dokładniejszą historią Radzyna Chełmińskiego można zapoznać się na stronie internetowej <https://pl.wikipedia.org/>



Główna brama wjazdowa do zamku w Radzynie Chełmińskim.



Przed bramą stosowna informacja.



Widok z murów zamkowych.



Widok z murów zamkowych, inne ujęcie.



Zamek widziany z dziedzińca zamkowego.



Inne ujęcie zamku widziane-
go z dziedzińca zamkowego.



Zamek widziany od wewnątrz. A ściślej mówiąc,
to co pozostało z sal zamkowych.



Kule armatnie.

[wiki/Radzy % C5% 84 Che % C5% 82mi % C5% 84ski](#) cyt.:

„(...) W XI wieku tereny Ziemi chełmińskiej wchodziły w skład państwa [Bolesława Chrobrego](#) i [Mieszka II](#). Tutejszy gród został zdobyty przez [Krzyżaków](#) po 1231 roku, którzy po 1310 roku wybudowali tu murowany zamek, będący siedzibą [komtura](#). [Prawa miejskie](#) (chełmińskie) otrzymał w 1234 roku. W dniu 24 lutego 1397 roku założono tu [Towarzystwo Jaszczurcze](#). W roku 1440 wszedł w skład [Związku Pruskiego](#). W roku 1466 teren ten powrócił w granice Polski i Radzyń został siedzibą [starosty niegrodowego](#). W latach 1772-1920 pod [zaborem pruskim](#). (...)”

Natomiast dokładniejszą historię zamku w Radzynie Chełmińskim można poznać na stronie internetowej https://pl.wikipedia.org/wiki/Zamek_w_Radzynie_Che_%C5%82mi%C5%84skim cyt.:

„(...) W 1234 r. z inicjatywy [Hermann von Bal-](#)ka wzniesiono tu prowizoryczną fortyfikację drewniano-ziemną, która obroniła się w czasie pierwszego powstania Prusów w latach 1242-1249. W latach 1270-1285 konstrukcję drewnianą zastąpiono kolejną, tym razem murowaną. Podczas budowy nieukończona druga warownia została opanowana przez Prusów w 1278 roku. Z tej fazy budowlanej pozostały do dzisiaj

nieliczne relikty w postaci murów [parchamu](#), piwnic pod kaplicą oraz przedzamecz. W latach 1310-1330 zbudowano zamek w znanej dziś czworobocznej formie z narożną wieżą [bergfriedem](#), który został zaprojektowany prawdopodobnie przez tego samego architekta, który wcześniej zbudował zamek w Gniewie i prezbiterium [kościół św. Jakuba w Toruniu](#)^[2]. Był to ówczesny jeden z najmocniejszych zamków na południowych rubieżach państwa [zakonnego](#) w [Prusach](#)^[3]. Od 1251 r. znajdowała się tu siedziba [komturii](#). Po [bitwie pod Grunwaldem](#) zamek zdobyły wracające spod [Malborka](#) wojska [polskie](#) 2



Portrety komturów.

1 września 1410 r. Według [Jana Długosza](#) [Władysław II Jagiełło](#) dał w dzierżawę zamek Radzyń [Jaśkowi Sokołowi](#) (*Jan Sokol z Lamberka*, dowódca oddziałów [czeskich](#) walczących po stronie polskiej), a w zamku pozostała polsko-czeska załoga, m.in. [Jan Žižka](#)^[4]. Jednak po [I pokoju toruńskim](#) w 1411 r. zamek powrócił w ręce [Krzyżaków](#). Po [wojnie trzy-nastoletniej](#) znalazł się w granicach [Prus Królewskich](#), będąc już od 1454 r. siedzibą polskich [starostów](#). W czasie [wojny polsko-szwedzkiej](#) w 1628 roku został poważnie zniszczony w trakcie oblężenia przez [Szwedów](#), a następnie opuszczony. Po [I rozbiórce Polski](#) w 1772 r. zaczął być stopniowo rozbierany przez władze

pruskie. Z pozyskanego materiału budowlanego wzniesiono wiele domów w Radzynie. (...) Zamek składał się z zamku wysokiego założonego na planie kwadratu o boku 49,4 x 49,6 m, z dziedzińcem z dwukondygnacyjnym [krużgankiem](#), wielką wolno stojącą ośmioboczną wieżą ([bergfriedem](#)) w narożu północno-zachodnim oraz mniejszymi czworobocznymi wieżami we wszystkich narożach. Skrzydło południowe akcentowane było przez ozdobne szczyty. W nim też znajdowała się brama wjazdowa, [refektarz](#) ze sklepieniem gwiazdystym^[6] i kościół. We wschodnim skrzydle znajdował się [kapitułarz](#) i [dormitorium](#). Na południe od zamku znajdowało się trapezoidalne przedzamcze

otoczone murem obwodowym. Być może na wschód od zamku wysokiego znajdowało się drugie przedzamcze. (...).

Do dzisiaj częściowo zachowało się skrzydło południowe z [kaplicą](#) (bez sklepienia), fasada w prawie pełnej wysokości, dwie narożne wieżyczki, przyległa do niego część skrzydła wschodniego, partie murów pozostałych skrzydeł oraz piwnice. Z przedzamcza zachowały się prawie w całości dolne partie murów południowego i zachodniego. (...).”

Zamek zwiedzali:
R.Milewski
E.P.
04.05.2021r.

Płowce

Płowce są małą wsią położoną na Ziemi Kujawskiej i jest to miejsce szczególne nie tylko dla dziejów Polski ale i średniowiecznej Europy. A miejscem szczególnym dlatego, bo właśnie na polach wsi Płowce król polski Władysław Łokietek w roku 1331 stoczył zwycięską bitwę z liczebniejszymi wojskami krzyżackimi. I dzięki zwycięstwu Władysław Łokietek został zmieniony plan krzyżacki dotyczący dalszych bandyckich napa-
dów na Ziemię Polską.

Wieś Płowce położona jest na trasie Radziejów a Brześć Kujawski.

Na tablicy informacyjnej nazwanej HISTORIA PŁOWIEC i ustawionej przy pomniku w Płow-

cach można przeczytać, że nazwa wsi pochodzi od osadzonych jeńców wojennych pochodzenia tureckiego POŁOWCÓW.

A na tablicy informacyjnej nazwanej BITWA POD PŁOWCAMI można przeczytać, że Krzyżacy pod Płowcami bardzo duże straty, około trzydzieści procent całej armii, w tym poległo około osiemdziesięciu Krzyżaków. A ci którzy uciekli do Torunia byli bardzo ciężko ranni.

Krzyżacy byli tak spłoszeni, że nawet nie pochowali swoich zabitych.

W tamtym czasie Zakon Krzyżacki był największym wrogiem Polski.

A na stronie internetowej <https://pl.wikipedia.org/wiki/Płowce>

[C5% 82owce \(wojew % C3% B3dztwo kujawsko-pomorskie\)](#)

można m.in. przeczytać, cyt.:

„(...)”. Pierwsza wzmianka o Płowcach (*cum Placius*) pochodzi z roku [1143](#) przy oznaczaniu granic wsi [Radziejowa](#). Płowce pierwotnie należały do [dóbr królewskich](#). Historyczne warianty nazewnictwa miejscowości to: *Płowcze, Płowecz, Płowce, Blewo*.

27 września 1331 r. na terenie wsi rozegrała się nierozstrzygnięta [bitwa](#), w której starły się wojska polskie pod dowództwem króla [Władysława Łokietka](#) z wojskami zakonu krzyżackiego dowodzonymi przez wielkiego mistrza [Dietricha von Altenburga](#)^[5].
(...).



Płowce - miejsce pamięci.



Pomnik, a po bokach dwie tablice informacyjne. Na jednej jest przedstawiona historia Płowiec, a na drugiej historia bitwy (27 września 1331r.).



HISTORIA PŁOWIEC

Płowce pojawiają się w źródłach historycznych po raz pierwszy w roku 1103 jako Pławiec, potem w 1306 r. jako wieś kmiecia Płowce. W dokumentach pojawiają się też nazwy Płowecz, Płowce Wielkie i Biewo. Pochodzenie nazwy wsi przypisuje się osadzonemu tu jencom wojennym Polowcom, ludowi pochodzenia turkomańskiego. Ślady bytności człowieka na tych terenach sięgają epoki brązu, najlepiej jednak zachowały się elementy archeologiczne w postaci grobów i monet z okresu rzymskiego oraz wczesnośredniowiecznego. Pierwszy znany właściciel Płowiec to Szymon z Łudzińska leżącego na pograniczu Kujaw i Wielkopolski, który uczestniczył w zjeździe opolnym w Radziejowie pod koniec XII wieku.

Miejscowość znana jest przede wszystkim z bitwy, którą stoczyły tu 27 września 1331 r. wojska Władysława Łokietka i Zajączka Krzyżackiego. Zwycięstwo odniesione przez Polaków obalilo mit o niemożności pokonania Krzyżaków, miało wielkie znaczenie moralne dla narodu polskiego, twierdził się nawet, że stworzyło podwaliny pod późniejszy sukces grunwaldzki. Przetrwał bitwy został przedstawiony przez Jana Długosza w jego Koczniach, czyli Kronikach Sławnego Królestwa Polskiego. W czasach współczesnych doczekali się kilku opracowań na ten temat m.in.: Stanisława Kanińskiego, Stanisława Zajączkowskiego, Mariana Bishupa i Tomasza Jurka.

Biskup kujawski Maciej z Gołanicy wystawił na miejscu bitwy kaplicę, która stała się zarysami parafii Płowce. W 1363 r. erygowano w Płowcach kościół parafialny. Parafia obejmowała wieś Płowce i Łarkowo i obsługiwana była zazwyczaj przez wędrownych kapłanów lub księży z sąsiedniej parafii Witowo. Trwając tak do połowy XVIII wieku. Około 1753 r. została włączona do wspomnianej parafii witewskiej i taki stan utrzymuje się do dziś.

W ciągu kilkuset lat zmieniali się właściciele Płowiec. Była to wieś kmiecia, rycerska, hrołowska, szlachecka. O pierwszym znanym właścicielu wspomniano powyżej. Około 1502 r. wieś stała się własnością starosty radziejowskiego Rafała Łeszczynskiego. Status Płowiec jako wsi szlacheckiej potwierdził w 1580 r. król Stefan Batory. Kolejnymi właścicielami wsi byli Działyńscy. W roku 1634 wieś posiadała 42 domy, a trzydzieści lat później już tylko 18. W roku 1674 w Płowcach mieszkało 2 szlachciców i 116 mieszkańców.

W pierwszej połowie XVIII wieku wieś często zmieniali właściciele. Pierwszym był Mikołaj Ossowski - miecznik kowalski, następnie Jan Wilhelm Schlieben - wojewoda inflancki, później Michał Walewski - kasztelan rapieński i Dawid Dąbowski - starosta inowrocławski. W roku 1763 wieś przeszła w ręce Jana Biesieckiego i od tej pory, aż do II wojny światowej, Płowce pozostawały w rękach rodu Biesieckich. Nowy właściciel dofinansował budowę dworu rozpoczętą przez swojego poprzednika. Jego potomkowie - Włodzisław Biesiecki, żonaty z Kłodydą z Mirosławskich, dokonał przebudowy dworu około roku 1860. W roku 1789 wieś liczyła 41 domów, w których mieszkało 257 ludzi: 60 w rodzinach polnohulnych, 30 zagrodników, 21 homoniów, 17 rzemieślników, 5 karczmarzy, 20 służących, 80 luzujących za robotą, 3 szotarzy, 21 żebraków.

Biesieccy dbali o rozwój majątku. Kolejni właściciele udzielali się w życiu społecznym i politycznym, stąd też Płowce stały się miejscem częstych zjazdów szlachty udającej się na sejmiki do Radziejowa i z nich powracającej. Często gościł w Płowcach generał Ludwik Mirosławski, późniejszy dyktator powstania styczniowego. Szczególne znaczenie miała jego wizyta w lutym 1863 r., po bitwie pod Krzywosadzą, którą wykorzystano do agitacji wśród chłopów na rzecz powstania. W drugiej dekadzie XIX wieku ówczesny właściciel Płowiec, Antoni Biesiecki, założył archiwum i bibliotekę dworską. Wocenie historyków dobra płowieckie były jednym z najcenniejszych zespołów dworsko - parkowych na Kujawach.

W niepodległej Polsce, Płowce stały się miejscem uroczystych obchodów 600 - lecia bitwy płowieckiej. W wrześniu 1931 roku dla jej upamiętnienia wspanio 20 - metrowy kopiec. Atrybutem uczestnictwem tych wydarzeń był Jan Biesiecki, który podarował teren pod kopiec i brał czynny udział w pracach Ogólnopolskiego Komitetu Obchodów. Płowce liczyły wówczas 584 morgi, a folwark 55.

Podczas II wojny światowej rodzina Biesieckich została wysiedlona przez Niemców do Generalnej Guberni. Majątek i dwór przekazano w ręce niemieckiego zarządcy. W 1945 r. dobra płowieckie stały się własnością Skarbu Państwa. We dworze utworzono szkołę powszechną, a ziemia została rozparcelowana w ramach reformy rolnej. Rok 1961 to czas wielkich wydarzeń dla Płowiec. Wieś została zelektryfikowana, w ramach obchodów 1000 - lecia Państwa Polskiego oddano do użytku nową szkołę i wzniesiono pomnik na miejscu dawnego kopca, zniszczonego przez Niemców podczas wojny, oraz pomnik na cmentarzu poległego rycerstwa. Autorem projektów obu pomników był prof. Stefan Nargowski.

W latach 80 - tych XX wieku proboszcz parafii Witowo ks. Stanisław Grzybowski podjął starania o budowę kaplicy w Płowcach, które po wielu latach zostały uwieńczone sukcesem i w roku 2000 kaplicę oddano do użytku mieszkańców Płowiec i okolic.

Płowce mają bardzo rozproszoną zabudowę. Można jednak wyróżnić dwie dominanty przestrzenne miejscowości. Jedną z nich to kilkusetmetrowy odcinek drogi Płowce - Witowo. Wzdłuż tej drogi lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie znajdują się: zabudowy zespołu parkowo - dworskiego, kaplica, cmentarz rycerstwa polskiego, sklep spożywczy - przemiałowy, remiza OSP, hydrofornia, mieszalnia pasz. Drugim istotnym punktem przestrzennym Płowiec jest pomnik wzniesiony na kopcu, odsłonięty w 1961 roku, obok którego mieści się Zjazd Łokietek, świadczący usługi gastronomiczne i hotelarskie. Nicopodaj znajdują się przystanki PKS. Teren wokół obelisku jest od roku 2002 miejscem corocznej inscenizacji bitwy płowieckiej, która odbywa się pod koniec sierpnia.

WOJTY GMINY RADZIEJÓW



Zajazd przy pomniku.



Kilkaset metrów od pomnika jest cmentarz poległych rycerzy.





Obok cmentarza jest kaplica.



Tabliczka na ścianie kaplicy.



Po przeciwnej stronie szosy jest to co pozostało z dworskiego parku.

[Jan Długosz](#) pisał, że [biskup kujawski Maciej](#) kazał wybudować kaplicę na miejscu, gdzie pochowano kości poległych w [pamiętnej bitwie 1331](#) roku. (...).”

Natomiast o przebiegu bitwy pod Płowcami można więcej się dowiedzieć ze strony internetowej [https://pl.wikipedia.org/wiki/Bitwa_pod_P % C5% 82owcami](https://pl.wikipedia.org/wiki/Bitwa_pod_P%C5%82owcami) cyt.: „(...) 26 września Krzyżacy zdobyli [Radziejów](#) i przed świtem zwinąwszy obóz, rozpoczęli marsz w kierunku Brześcia Kujawskiego. Wojska krzyżackie w sile około 7000, wyruszając na Brześć, podzieliły się na dwie części – jedną pod dowództwem Otto von Lautenburga i liczącą około 2/3 całej armii oraz drugą, która miała pod dowództwem Dietricha von Altenburga zebrać żywność. Poruszający się za wojskami krzyżackimi Łokietek z oddziałami liczącymi 4 tys. ludzi napotkał oddział Dietricha von Altenburga, który zaatakował i pokonał. Później oddział główny wojsk

krzyżackich zawrócił po otrzymaniu informacji o porażce Dietricha i stoczył nierozstrzygniętą walkę z polskimi oddziałami. (...).

Król Łokietek podał hasło bojowe dla wojsk polskich „Kraków” i wydał rozkaz do ataku. Dwukrotnie następowała przerwa w walce dla odpoczynku^[2]. Walki składające się z wielu pojedynków trwały do południa, kiedy to nastąpiło trzecie, decydujące polskie uderzenie^[2]. Wtedy też spadł z konia krzyżacki brat Iwan, dzierżący wielką [chorągiew](#) zakonu z czarnym krzyżem, której nie można było podnieść, bo była przytroczona do siodła^[2].

Nagle zniknięcie chorągwi, służącej do wydawania rozkazów i stanowiącej dla każdego walczącego punkt orientacyjny w wirze bitwy, wywołało panikę w wojskach zakonnych^[2]. Szeregi krzyżackie zostały rozerwane, a oddział Altenburga w większości okrążony i w dużym stopniu wybity^[2]. Sam wiel-

ki marszałek, ciężko ranny w twarz, dostał się do niewoli^[2]. Pozostali przy życiu Krzyżacy zaczęli się poddawać.

Poległ cały szereg dostojników zakonu: [wielki komtur Otto von Bonsdorf](#), [komtur elbląski Herman von Oettingen](#) i [komtur gdański Albert von Oer](#), w sumie 56 braci krzyżackich. Zdobyto także wozy z łupami i wielką chorągiew Zakonu. Oddział Altenburga został doszczętnie rozbity, jednak Łokietek postanowił podjąć pościg za głównymi siłami Krzyżackimi, zmierzającymi na Brześć Kujawski.

Około godz. 14, po wezwaniu pomocy przez uciekające niedobitki straży tylnej, nadciągnęły od strony Brześcia główne siły krzyżackie, które zawróciły w stronę Radziejowa. Do spotkania z wojskami Łokietka doszło w pobliżu wsi Płowce. Bitwa popołudniowa miała charakter chaotyczny i toczyła się ze zmiennym szczęściem dla obu stron. Początkowo przewagę miała



Dworek ostatnich właścicieli Płowiec.

wojska polskie, które doprowadziły do ucieczki część wojsk krzyżackich, tak, że zawracać je musiał komtur Reuss von Plauen^[2].

Polakom w drugiej fazie bitwy udało się wziąć do niewoli Heinricha Reussa von Plauen oraz komtura golubskiego Eligera von Hohenstein^[2]. Poległ też komtur toruński Heinrich Rube^[2]. Tuż przed zmierzchem na pole bitwy zaczęły docierać oddziały krzyżackiej straży przedniej von Plauena, na widok których król, według [Długosza](#), wycofał z pola bitwy swojego jedynego syna [Kazimierza Wielkiego](#).

Polacy wzięli do niewoli kolejnych 40 braci-rycerzy, wielu innych znaczniejszych rycerzy i jeszcze więcej zbrojnych krzyżackich. Krzyżakom udało się jednak odbić większość więźniów w tym Dietricha von Altenburga i wielką chorągiew zakonu, w związku z czym król Łokietek wobec zapadających ciemności nakazał wycofanie się z pola bitwy. Krzyżacy po bitwie

zachowali przy życiu 56 najcenniejszych polskich jeńców, resztę mordując^[2]. Zgodnie z przekazami kronikarza [Wiganda z Marburga](#) biskup [Maciej z Gołańczy](#) polecił po bitwie przed pochówkiem policzyć poległych i stwierdzono, że zginęło 4187 walczących po obu stronach, z których większość stanowili Krzyżacy^[2]. (...).

Komtur chełmiński Otto von Lautenberg pomimo odparcia ataku wojsk polskich, podjął decyzję o przerwaniu marszu na Brześć Kujawski i pod osłoną ciemności natychmiastowego odwrotu do [Torunia](#) bez pochowania swoich własnych poległych. Decyzja o wycofaniu wojsk krzyżackich oznaczała zarazem przerwanie całej kampanii na ziemiach polskich, w związku z czym można tę bitwę uznać za sukces strategiczny Władysława Łokietka. Bitwa uniemożliwiła też połączenie się wojsk krzyżackich z wojskami czeskimi

Jana Luksemburskiego, których współdziałanie mogło doprowadzić do upadku niedawno zjednoczonego Królestwa Polskiego.

Obie strony po bitwie starały się wykorzystać propagandowo swoje sukcesy. Bitwa bardzo wzmocniła morale wojsk polskich i zrobiła ogromne wrażenie na XIV wiecznym społeczeństwie polskim^[2]. Przeświadczenie o triumfie wojsk polskich podkreślał uroczysty wjazd Władysława Łokietka do Krakowa z wziętym do niewoli w bitwie komturem Henrykiem Reusem von Plauen i 40 innymi jeńcami^[2]. O tym, że bitwa była polskim sukcesem, świadczy też krzyżacka relacja z 1335 roku dla prokuratora krzyżackiego przy kurii papieskiej w Awinionie^[2]. (...)."

Płowce zwiedzali:
R.Milewski
E.P.
06.05.2021r.

Kolejna umowa na podlaski odcinek S19 podpisana

Via Carpatia wydłuży się o odcinek drogi ekspresowej S19 Krynice – Dobrzyniewo – Białystok Zachód. To już szósta umowa na realizację tej trasy w systemie Projektuj i buduj zawarta przez podlaski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Zadanie o długości 10,2 km zrealizuje konsorcjum firm PORR i UNIBEP. Umowa na projekt i budowę tego odcinka opiewa na kwotę 405,6 mln zł. Uzyskanie decyzji o zezwoleniu na realizację inwestycji drogowej (ZRID) przewidziane jest na III kw. 2022 r., a budowa na lata 2022-2024.

Do realizacji kierujemy bardzo ważny odcinek S19, szczególnie istotny z punktu widzenia budowy polskiego fragmentu międzynarodowego korytarza transportowego Via Carpatia, łączącego państwa bałtyckie, poprzez Białystok,

Lublin i Rzeszów, z południem Europy. Dzięki dzisiejszej umowie powstanie kolejny fragment obwodnicy Białegostoku – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

W ramach odcinka powstanie węzeł Białystok Zachód, łączący dwie drogi ekspresowe – realizowaną obecnie S19 z istniejącą S8.

Zadanie obejmować będzie wykonanie 13 obiektów inżynierskich, w tym dwóch mostów: nad rzeką Supraśl i rzeką Białą, a także wiaduktu kolejowego nad torami Białystok - Elk.

Droga ekspresowa S19 będzie miała dwie jezdnie po dwa pasy ruchu w każdą stronę (z rezerwą terenu pod trzeci pas) i będzie przystosowana do obciążeń 115 kN/oś. Rodzaj konstrukcji nawierzchni wybierze wykonawca, przy zachowaniu wymagań jakościowych GDDKiA.

Odcinek Krynice – Dobrzyniewo – Białystok Zachód ominie stolicę województwa podlaskiego od zachodu. Zadanie jest kontynuacją inwestycji:

- 1/. Białystok Zachód – Księżyno.
- 2/. Księżyno - Białystok Południe.
- 3/. Białystok Południe – Ploski.
- 4/. Ploski - Haćki.

GDDKiA realizuje ponadto 15,8 km odcinek dwujezdniowej drogi od Kuźnicy (granica z Białorusią) do Sokółki - 5,3 km w klasie GP (główna ruchu przyspieszonego), a 10,5 km w standardzie drogi ekspresowej S19.

Szymon Huputyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ćwiczenia antyterrorystyczne oraz poszukiwawczo-ratownicze

W dniach 17–21 maja 2021 r. odbywały się ćwiczenia taktyczno-specjalne Renegade/Sarex-21 z zakresu przeciwdziałania zagrożeniom terrorystycznym z powietrza oraz prowadzenia akcji poszukiwawczo-

ratowniczych na obszarze lądowym i morskim. 17 maja w ćwiczeniach wziął udział wiceminister infrastruktury Grzegorz Witkowski.

Ćwiczenia odbywały się na Pomorzu i Mazowszu. W ich trakcie miały być przećwiczone

są cztery scenariusze. Jeden dotyczy uprowadzenia cywilnego statku powietrznego, jako możliwego środka ataku o charakterze terrorystycznym, stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa. Kolejne dwa są związane z przeprowadzeniem akcji

poszukiwawczo-ratowniczych po zdarzeniach lotniczych (symulowane rozbicie się statków powietrznych w terenach trudno dostępnych).

Czwarty scenariusz rozegrał się w Łebie. Była to operacja masowej ewakuacji w związku z kolizją dwóch okrętów zainscenizowaną na Bałtyku z poszkodowanymi osobami na płonących i tonących jednostkach. Scenariusz zakładał przeprowadzenie akcji ratowniczej, rato-

wanie mienia wojskowego oraz transport poszkodowanych do placówek medycznych. Poszkodowani ewakuowani byli z okrętów na ląd drogą powietrzną za pomocą wojskowych śmigłowców ratowniczych.

Głównym celem ćwiczenia jest sprawdzenie zdolności Sił Zbrojnych RP i układu pozamilitarnego, jako elementów systemu bezpieczeństwa państwa, do przeciwdziałania sytuacjom kryzysowym właściwym dla syste-

mu obrony powierzanej oraz ratownictwa lotniczego i morskiego. Organizatorem przedsięwzięcia jest Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych im. gen. Bronisława Kwiatkowskiego.

Szymon Hupłyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego

20 maja 2021 r. weszły w życie przepisy nowelizacji ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw, która reguluje status prawny urządzeń napędzanych elektrycznie oraz urządzeń napędzanych siłą mięśni przeznaczonych do poruszania się po drogach publicznych. Ustawa wprowadza pierwszeństwo pieszego w stosunku do kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego (UTO) poruszającego się po części infrastruktury przeznaczonej dla ruchu pieszych. Kierujący tymi pojazdami będą zobowiązani do ustępowania pierwszeństwa pieszym i nieutrudniania im ruchu.

Do tej pory stan prawny hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego pozostawał nieuregulowany.

Stwarzało to realne zagrożenie bezpieczeństwa na drogach i chodnikach. Dlatego przygotowaliśmy rozwiązania, które zwiększą bezpieczeństwo, w szczególności najmniej chronionych uczestników ruchu drogowego – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Regulacje zawarte w projekcie ustawy zabraniają m.in.:

1/. Kierowania hulajnogą elektryczną po jezdni, na której dopuszczalna prędkość jest większa niż 30 km/h.

2/. Kierowania hulajnogą lub urządzeniem transportu osobistego osobie znajdującej się w stanie nietrzeźwości lub w stanie po użyciu alkoholu albo środka działającego podobnie do alkoholu.

3/. Przewożenia hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego innych osób, zwierząt i przedmiotów.

4/. Ciągnięcia lub holowania hulajnogą elektryczną i urządzeniem transportu osobistego innych pojazdów.

5/. Pozostawiania hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego na chodniku w inny sposób niż równoległe do jego zewnętrznej krawędzi.

Hulajnoga elektryczna

Hulajnoga elektryczna to pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy z kierownicą, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującą się na tym pojeździe.

Gdzie można poruszać się hulajnogą elektryczną?

Kierujący hulajnogą elektryczną jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów lub

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



Zabronione:

- przewożenie innych osób,
- kierowanie po alkoholu lub pod wpływem środka działającego podobnie,
- korzystanie podczas jazdy z telefonu,
- przejeżdżanie przez przejście dla pieszych.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



Hulajnogę elektryczną można zaparkować na chodniku:

- w miejscu wyznaczonym przez zarządcę drogi,
- poza wyznaczonym miejscem:
 - tylko gdy szerokość chodnika pozostawionego dla ruchu pieszych będzie nie mniejsza niż 1,5 m,
 - równoległe do krawędzi chodnika,
 - jak najbliżej zewnętrznej, najbardziej oddalonej od jezdni krawędzi chodnika.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



Wiek **powyżej 18 lat** - posiadanie uprawnień nie jest wymagane.

Wiek **od 10 do 18 lat** - wymagana karta rowerowa lub prawo jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T.



Wiek **do 10 lat** - poruszanie się po drogach publicznych jest **zabronione**.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



pojazd napędzany elektrycznie, dwuosiowy z kierownicą, bez siedzenia i pedałów



pojazd napędzany elektrycznie, bez siedzenia i pedałów (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące)



urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka)



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



Hulajnogą elektryczną można się poruszać:



- z prędkością nie większą niż **20 km/h**:
 - drogą dla rowerów lub pasem ruchu dla rowerów,
 - jezdnią, po której pojazdy mogą się poruszać z prędkością nie większą niż 30 km/h,
- wyjątkowo po chodniku wzdłuż jezdni, po której pojazdy mogą się poruszać z prędkością większą niż 30 km/h i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów **z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



Urządzeniem transportu osobistego napędzanym elektrycznie można się poruszać:



- po drodze dla rowerów z prędkością do **20 km/h**,
- po chodniku i drodze dla pieszych **z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego.**



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



Urządzeniem wspomagającym ruch napędzanym siłą mięśni można się poruszać:

- po drodze dla rowerów (bez ograniczenia prędkości),
- po chodniku i drodze dla pieszych **z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego**, z zachowaniem szczególnej ostrożności i pierwszeństwa pieszych.

Nie jest wymagane posiadanie uprawnień.



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

20 maja 2021 r. wchodzi w życie nowe przepisy dotyczące hulajnóg elektrycznych i UTO



hulajnogi elektryczne



urządzenia transportu osobistego – UTO



urządzenia wspomagające ruch



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

pasa ruchu dla rowerów, jeśli są one wyznaczone dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić – z prędkością dopuszczalną 20 km/h. Dodatkowo jest obowiązany korzystać z jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością nie większą niż 30 km/h, w przypadku gdy brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów – z prędkością dopuszczalną 20 km/h. Kierujący może wyjątkowo poruszać się chodnikiem lub drogą dla pieszych, gdy chodnik jest usytuowany wzdłuż jezdni, po której ruch pojazdów jest dozwolony z prędkością większą niż 30 km/h i brakuje wydzielonej drogi dla rowerów oraz pasa ruchu dla rowerów – z zachowaniem następujących zasad: jazda z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustępowanie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie ruchu pieszemu.

Uprawnienia do kierowania

Do kierowania hulajnogą elektryczną przez osoby w wieku od 10 lat do 18 lat wymagane będzie posiadanie tych samych uprawnień, co w przypadku kierowania rowerem, czyli karty rowerowej lub prawa jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T. Dla osób, które ukończyły 18 lat, dokument taki nie jest wymagany.

Poruszanie się hulajnogą elektryczną po drodze publicznej przez dziecko do 10 lat jest zabronione w każdej sytuacji, również pod opieką osoby dorosłej. Dzieci w wieku do 10 lat będą mogły poruszać się hulajnogą elektryczną jedynie w strefie zamieszkania, pod opieką osoby dorosłej.

Urządzenia transportu osobistego – UTO

Urządzenie transportu osobistego to pojazd napędzany elektrycznie, bez siedzenia i pedałów, konstrukcyjnie przeznaczony do poruszania się wyłącznie przez kierującego znajdującego się na tym pojeździe (np. deskorolka elektryczna, elektryczne urządzenie samopoziomujące).

Gdzie można poruszać się UTO?

Kierujący urządzeniem transportu osobistego jest obowiązany korzystać z drogi dla rowerów, jeśli jest ona wyznaczona dla kierunku, w którym się porusza lub zamierza skręcić – z prędkością dopuszczalną 20 km/h. Może wyjątkowo poruszać się chodnikiem lub drogą dla pieszych, w przypadku braku drogi dla rowerów, z zachowaniem następujących zasad: jazda z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustępowanie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie ruchu pieszemu.

Uprawnienia do kierowania

Poruszanie się urządzeniem transportu osobistego po drodze publicznej przez dziecko do 10 lat jest zabronione w każdej sytuacji, również pod opieką osoby dorosłej. Dzieci w wieku do 10 lat będą mogły poruszać się urządzeniem transportu osobistego jedynie w strefie zamieszkania pod opieką osoby dorosłej.

Do kierowania urządzeniem transportu osobistego przez osoby w wieku od 10 lat

do 18 lat wymagane będzie posiadanie tych samych uprawnień, co w przypadku kierowania rowerem, czyli karty rowerowej lub prawa jazdy kategorii AM, A1, B1 lub T. Dla osób, które ukończyły 18 lat, dokument taki nie jest wymagany.

Urządzenia wspomagające ruch

Jest to urządzenie lub sprzęt sportowo-rekreacyjny przeznaczone do poruszania się w pozycji stojącej, napędzane siłą mięśni (np. rolki, wrotki, deskorolka). Osoba korzystająca z urządzeń tego typu będzie mogła poruszać się po drodze dla rowerów lub po chodniku i drodze dla pieszych, z zachowaniem następujących zasad: jazda z prędkością zbliżoną do prędkości pieszego, zachowanie szczególnej ostrożności, ustępowanie pierwszeństwa pieszemu oraz nieutrudnianie ruchu pieszemu.

Poruszanie się urządzeniem wspomagającym ruch napędzanym siłą mięśni nie wymaga posiadania żadnych uprawnień i jest dopuszczalne bez ograniczeń wiekowych.

Przeście dla pieszych nie dla hulajnóg, UTO

Zabronione jest przejeżdżanie hulajnogą elektryczną, urządzeniem transportu osobistego przez przeście dla pieszych.

Nie wszędzie można zaparkować hulajnogę elektryczną

Nowe przepisy wprowadzają obowiązek pozostawiania m.in. hulajnogi elektrycznej na chodniku w przeznaczo-

nym do tego miejscu (wyznaczonym przez zarządcę drogi).

W przypadku braku takiego miejsca, pozostawienie pojazdu na chodniku będzie możliwe tylko przy jednoczesnym spełnieniu następujących warunków:

1/. Hulajnoga elektryczna będzie ustawiona jak najbliżej zewnętrznej krawędzi chodnika, najbardziej oddalonej od jezdni.

2/. Hulajnoga elektryczna będzie ustawiona równolegle do krawędzi chodnika.

3/. Szerokość chodnika pozostawionego dla ruchu pieszych jest taka, że nie utrudni im ruchu i jest nie mniejsza niż 1,5 m.

W nowelizacji wskazano ponadto wysokość opłat za usunięcie z drogi hulajnogi elektrycznej lub urządzenia transportu osobistego. Pojazdy te mogą zostać usunięte z drogi na koszt właściciela, m.in. w przypadku pozostawienia ich w miejscu, gdzie jest to zabronione i utrudnia ruch lub

w inny sposób zagraża bezpieczeństwu. Dyspozycję usunięcia pojazdu z drogi może wydać policjant lub strażnik gminny (miejski).

Nowe przepisy nowe obowiązki

Nowelizacja wprowadza nowy rodzaj wykroczenia (w ustawie – Kodeks wykroczeń) za poruszanie się przez kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego albo przez osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch chodnikiem lub drogą dla pieszych z prędkością większą niż prędkość zbliżona do prędkości pieszego lub za nieustępowanie pierwszeństwa pieszemu.

Organy kontrolne mogą ponadto nałożyć mandat karny za popełnione naruszenie, m.in. na kierującego hulajnogą elektryczną lub urządzeniem transportu osobistego albo osobę poruszającą się przy użyciu urządzenia wspomagającego ruch, która wykracza przeciw-

ko innym przepisom ustawy – Prawo o ruchu drogowym lub przepisom wydanym na jej podstawie.

Szczegółowe parametry techniczne hulajnóg elektrycznych oraz urządzeń transportu osobistego zostaną uregulowane w przepisach rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Przepisy dotyczące nowych warunków technicznych będą stosowane jedynie do hulajnóg elektrycznych i urządzeń transportu osobistego wprowadzanych do obrotu po 31 grudnia 2021 r. Ponadto projekt ustawy zawiera przepis umożliwiający poruszanie się hulajnogami elektrycznymi i urządzeniami transportu osobistego, które nie spełniają nowych warunków technicznych, jeżeli pojazdy te zostały wprowadzone do obrotu przed 1 stycznia 2022 r.

Szymon Huputyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Program przystankowy kolej dostępniejsza dla pasażerów

Przebudowa stacji w Niemojkach to jedna z pierwszych inwestycji z Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025. Program obejmuje 355 zadań za miliard złotych, a jego realizacja zwiększy dostęp do kolei. Na Mazowszu do realizacji zaplanowano w sumie 20 zadań.

Rządowy Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025 to kolejny etap likwidacji wykluczenia komunikacyjnego. Za 1 mld zł zbudujemy i odbudujemy przystanki kolejowe oraz wydłużymy perony tam, gdzie obecnie nie mogą zatrzymywać się pociągi dalekobieżne. Budujemy kolej bezpieczną,

komfortową i dostępną również dla mieszkańców mniejszych miejscowości – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

W Niemojkach widać już nowy, dwukrawędziowy peron. Dzięki niemu zwiększy się komfort obsługi i bezpieczeństwo pasażerów. Budowa postępuje przy zachowanej obsłudze po-

dróżnych i ruchu pociągów na trasie Siedlce – Czeremcha. Na peronie są już zamontowane instalacje i słupy oświetlenia. Wykonawca kończy roboty przy nawierzchni, a prace przebiegają zgodnie z harmonogramem – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Dłuższy i wyższy peron w Niemojkach ułatwi wsiadanie i wysiadanie z pociągów, zamontowane zostaną ponadto wiaty i ławki. Bezpieczeństwo poprawi jasne, energooszczędne oświetlenie LED, a dobrą orientację na stacji zapewni czytelne oznakowanie. Nowe nagłośnienie i informacja wizualna o przyjazdach i odjazdach pociągów ułatwi planowanie podróży. Z myślą o osobach o ograniczonych możliwościach poruszania się zaplanowano pochylnię oraz ścieżki dotykowe. Dostęp do kolei zapewni dodatkowe dojście do peronu od strony przejazdu kolejowo-drogowego. Wartość inwestycji ze środków budżetowych to blisko 2,3 mln zł. Zakończenie prac planowane jest w drugiej połowie roku.

Program budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025

Rada Ministrów przyjęła 19 maja 2021 r. uchwałę w sprawie

ustanowienia Rządowego Programu budowy lub modernizacji przystanków kolejowych na lata 2021-2025, przedłożoną przez Ministra Infrastruktury. Celem programu jest zwiększenie dostępu lokalnych społeczności do transportu kolejowego. Dostępne środki zostaną wykorzystane m.in. na wybudowanie lub modernizowanie przystanków kolejowych, a także sfinansowanie zadań związanych z dostępnością miejsc parkingowych dla podróżnych. Program przyczyni się to do ograniczenia wykluczenia komunikacyjnego i umożliwi pasażerom dostęp do kolejowej komunikacji wojewódzkiej i międzywojewódzkiej.

W całej Polsce, dzięki realizacji Rządowego Programu budowy przystanków kolejowych, mieszkańcy zyskają lepszy dostęp do kolei. W zależności od potrzeb, przebudujemy perony, zmienimy ich lokalizację lub wybudujemy nowe przystanki. Pasażerowie będą wsiadać do pociągów bezpieczniej i wygodniej – stwierdził prezes zarządu PKP Polskich Linii Kolejowych SA Ireneusz Merchel.

W ramach Programu uwzględniono 355 lokalizacji w całej Polsce. Na liście podsta-

wowej są 173 lokalizacje, a na liście rezerwowej 182. W ramach programu na obu listach uwzględniono budowę 177 i modernizację 178 przystanków. Spółka PKP PLK w ramach programu zaangażowana jest w budowę i modernizację przystanków w trzech lokalizacjach: w Niemojkach, Szklarskiej Porębie Górnej i Pasłęku. Zgodnie z założonym harmonogramem w tym roku PLK planują rozpocząć postępowania przetargowe dla 56 lokalizacji.

Program przystankowy w woj. mazowieckim

W województwie mazowieckim projekt przystankowy obejmuje na liście podstawowej 15 lokalizacji. Poza Niemojkami będzie to: Rokitno, Groszowice, Józefin Bąkowiec, Chrońów, Dąbrówka Zabłotnia, Mława Miasto, Mińsk Mazowiecki, Kosów, Mrozy, Wołomin, Mordy Miasto, Koziębudy, Radom Południowy. Na liście rezerwowej ujęto 5 projektów: Stara Iwiczna, Nowa Iwiczna, Warszawa Fort Wola, Łochów, Ruda Wielka.

Szymon Huputyś

**Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej**

Ruszają prace nad dokumentacją projektową obwodnic Olsztyna i Dywit oraz Pisz

Wiceminister infrastruktury Rafał Weber wziął udział w podpisaniu umów na prace przygotowawcze dla obwodnicy Olsztyna i

Dywit oraz obwodnicy Pisz. Inwestycje te będą realizowane w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic.

Dokumentacja obwodnicy Olsztyna i Dywit w ciągu drogi krajowej nr 51 powstanie w ciągu 30 miesięcy od podpisania umowy. Zakres zamówienia o wartości bli-

Program budowy 100 obwodnic



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

sko 3,8 mln zł obejmuje wykonanie studium korytarzowego oraz studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego wraz z materiałami do decyzji środowiskowej.

Obwodnica Olsztyna i Dywit jest drugą inwestycją w ciągu drogi krajowej nr 51, która będzie realizowana w ramach Programu budowy 100 obwodnic. Wraz z budowaną obecnie obwodnicą Smolajń przyczyni się do znacznego usprawnienia ruchu drogowego na Warmii – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Na wykonanie dokumentacji projektowej obwodnicy Pisza w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63 wykonawca będzie miał 40 miesięcy od podpisania umowy. Koszt tego zadania to ponad 2,2 mln zł. Zakres zamówienia obejmuje wykonanie studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego z elementami koncepcji programowej oraz materiałów do decyzji środowiskowej.

Budowa obwodnicy Pisza pozwoli na skrócenie czasu podróży i poprawę przepustowości dla ruchu tranzytowego oraz podniesie poziom bezpieczeństwa ruchu drogowego w województwie warmińsko-

mazurskim – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Wykonawcą dokumentacji dla obu zadań będzie konsorcjum firm TRAKT Sp. z o.o. Sp.k. i TRAKT Sp. z o.o. z Katowic.

Program budowy 100 obwodnic w województwie warmińsko-mazurskim

W ramach rządowego programu w województwie warmińsko-mazurskim powstanie łącznie 5 obwodnic:

- 1/. Obwodnica Olsztyna i Dywit w ciągu drogi krajowej nr 51.
- 2/. Obwodnica Smolajń w ciągu drogi krajowej nr 51.
- 3/. Obwodnica Gąsek w ciągu drogi krajowej nr 65.
- 4/. Obwodnica Pisza w ciągu dróg krajowych nr 58 i 63.
- 5/. Obwodnica Szczytno w ciągu dróg krajowych nr 53 i 67.

Ogółem do 2030 r. powstanie 100 obwodnic na sieci dróg krajowych o łącznej długości ok. 820 km. Będą to trasy o najwyższych parametrach technicznych, dostosowane do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś. Inwestycjom tym będą towarzyszyły urządzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego, w tym

oświetlenie spełniające wytyczne prawidłowego oświetlenia przejść dla pieszych.

Koszt realizacji 100 obwodnic został oszacowany na blisko 28 mld zł. Ich budowa będzie finansowana ze środków Krajowego Funduszu Drogowego prowadzonego przez Bank Gospodarstwa Krajowego. Inwestycje związane z budową nowych obwodnic będą realizowane przez Generalnego Dyrektora Dróg Krajowych i Autostrad.

Jednym z najważniejszych efektów realizacji programu będzie poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego, wyprowadzenie ruchu z zatłoczonych miast, czystsze powietrze, mniejszy hałas i poprawa przepustowości sieci drogowej.

Więcej o Programie budowy 100 obwodnic na stronie Ministerstwa Infrastruktury <https://www.gov.pl/web/infrastruktura/program-budowy-100-obwodnic-na-lata-2020---2031>

Szymon Hupłyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Grupa Ignitis rozpoczęła produkcję energii elektrycznej w Polsce

Farma Wiatrowa Pomerania, należąca do międzynarodowej grupy energetycznej Ignitis Group, rozpoczęła produkcję energii elektrycznej. Ilość energii podłączona w ostatnim czasie do sieci szacowana jest na ok. 300 GWh rocznie i jest w stanie pokryć zapotrzebowanie na zieloną energię prawie 160 000 gospodarstw domowych.

Międzynarodowy koncern energetyczny Ignitis Group rozpoczął produkcję energii elektrycznej w Polsce. Farma Wiatrowa Pomerania

duży uruchomienia, postępowań budowlanych i po uzyskaniu koncesji na wytwarzanie energii elektrycznej.

Budowa projektu farmy wiatrowej na Pomorzu jest bardzo ważnym krokiem w kierunku realizacji celów strategicznych. Farma Wiatrowa Pomerania to pierwszy tego typu projekt, który Ignitis Group realizuje za granicą. Grupa Ignitis staje się graczem międzynarodowym, wchodząc na najważniejsze rynki europejskie.

„Uruchomienie produkcji ener-

zapewni stabilny zwrot wszystkim naszym akcjonariuszom, w tym Republice Litewskiej” – powiedział **Darius Maikštėnas**, dyrektor generalny i prezes zarządu Ignitis Group.

W aukcji zorganizowanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki Farma Wiatrowa Pomerania otrzymała wsparcie w postaci prawa do pokrycia „ujemnego salda” na okres 15 lat.

Szacuje się, że w ciągu 30 lat funkcjonowania farmy wiatrowej niedyskontowany skorygowany zysk



nia jest jedną z największych, krajowych inwestycji tego typu. Projekt obejmował budowę 29 turbin o mocy nominalnej od 3 do 3,3 MW.

Energia produkowana przez farmę, po zakończeniu testów technicznych trafiła do sieci. Szacuje się, że farma wiatrowa o mocy 94 MW rozpocznie ciągłą eksploatację komercyjną po zakończeniu proce-

gii elektrycznej przez Farmę Wiatrową Pomerania sygnalizuje zakończenie kolejnego, ważnego etapu projektu, zarówno dla Grupy Ignitis, jak i Polski. Ponadto ukazuje naszą determinację do umocnienia pozycji na ważnym strategicznie polskim rynku. Farma przyczyni się do bardziej zrównoważonej i ekologicznej strategii Grupy Ignitis oraz

przed odliczeniem odsetek, podatku, amortyzacji (EBITDA) wyniesie 440 mln euro. Łączna wartość inwestycji w farmę wiatrową na Pomorzu to około 130 mln euro.

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Ciąg dalszy ze s.8
Od naszej stałej korespondentki z Francji

PARKI MIEJSKIE

jon przylączy jeden lub więcej elektronów zyskuje wtedy ładunek ujemny. Odwrotnie zaś, gdy jon traci jeden lub kilka elektronów – uzyskuje ładunek dodatni.

Wbrew swojej nazwie to jony ujemne działają pozytywnie na zdrowie ludzkie, choć według badań korzystny wpływ jonów ujemnych jest zróżnicowany u różnych osób. Wykaza-

no jednak, że jony ujemne pobudzają działanie enzymów, wspomagają produkcję neuroprzekazników (serotonina) oraz hormonów (kortyzol), a także mają dobroczynny wpływ na funkcję tarczycy.

Badania wykazały również poprawne wydajności układu oddechowego przez zwiększenie poziomu tlenu we krwi i lepsze

wydalanie dwutlenku węgla. Właściwość ta mogłaby być pomocna w przypadku chorób płucnych i chorób serca, a także dla astmatyków.

U wielu osób zaobserwowano polepszenie samopoczucia oraz zdolności poznawczych w wyniku wdychania jonów ujemnych. A co więcej, pewna hipot-



Papuga aleksandretta - autor Nick Djalila –źródło: unsplash.com.



Kokoszka zwyczajna domaga się okruszków ciastka - park w Kolonii w Niemczech.



Kokoszka zwyczajna zaciekawiona lodami w rękach spacerowicza - park w Kolonii w Niemczech.



Źródélko w parku Les Buttes Chaumont (Paryż).



Plac de la Concorde.



Reprodukcja obrazu Yoshinori Mizutani na ścianie metra w Paryżu (Francja)..

teza wyjaśnia pojęcie „prana”, znane w tradycji ayurwedyjskiej, wskazując jony ujemne, jako jeden z jej najważniejszych składników.

Warto dodać, że w środowisku naturalnym jony ujemne zwalczają obecne w powietrzu szkodliwe mikroby, toteż zwiększona ilość jonów ujemnych w mieszkaniach mogłaby pozytywnie wpłynąć na jakość powietrza, zazwyczaj bardziej zanieczyszczonego, niż powietrze na zewnątrz. Jeśli wiadomo, że każdego dnia wdychamy średnio 13 (trzynaście) tysięcy litrów powietrza, jakość tego powietrza nie jest bez znaczenia. Jednym

ze sposobów dostarczania jonów ujemnych do domu jest wietrzenie przez co najmniej 10 minut w momentach, gdy powietrze z zewnątrz jest mniej skażone, np. przez spaliny samochodowe, itp. Niemniej jednak, idealnym rozwiązaniem byłoby niewątpliwie najczęstsze przebywanie w miejscach, gdzie powietrze jest stosunkowo czyste, choćby nawet w parkach miejskich, które są dziś namiastką lasów. W otoczeniu roślinności większość ludzi dobrze odpoczywa, a jednocześnie ma okazję podziwiać piękno przyrody, co przywołuje pozytywne emocje i dodatkowo sprzyja zdrowiu.

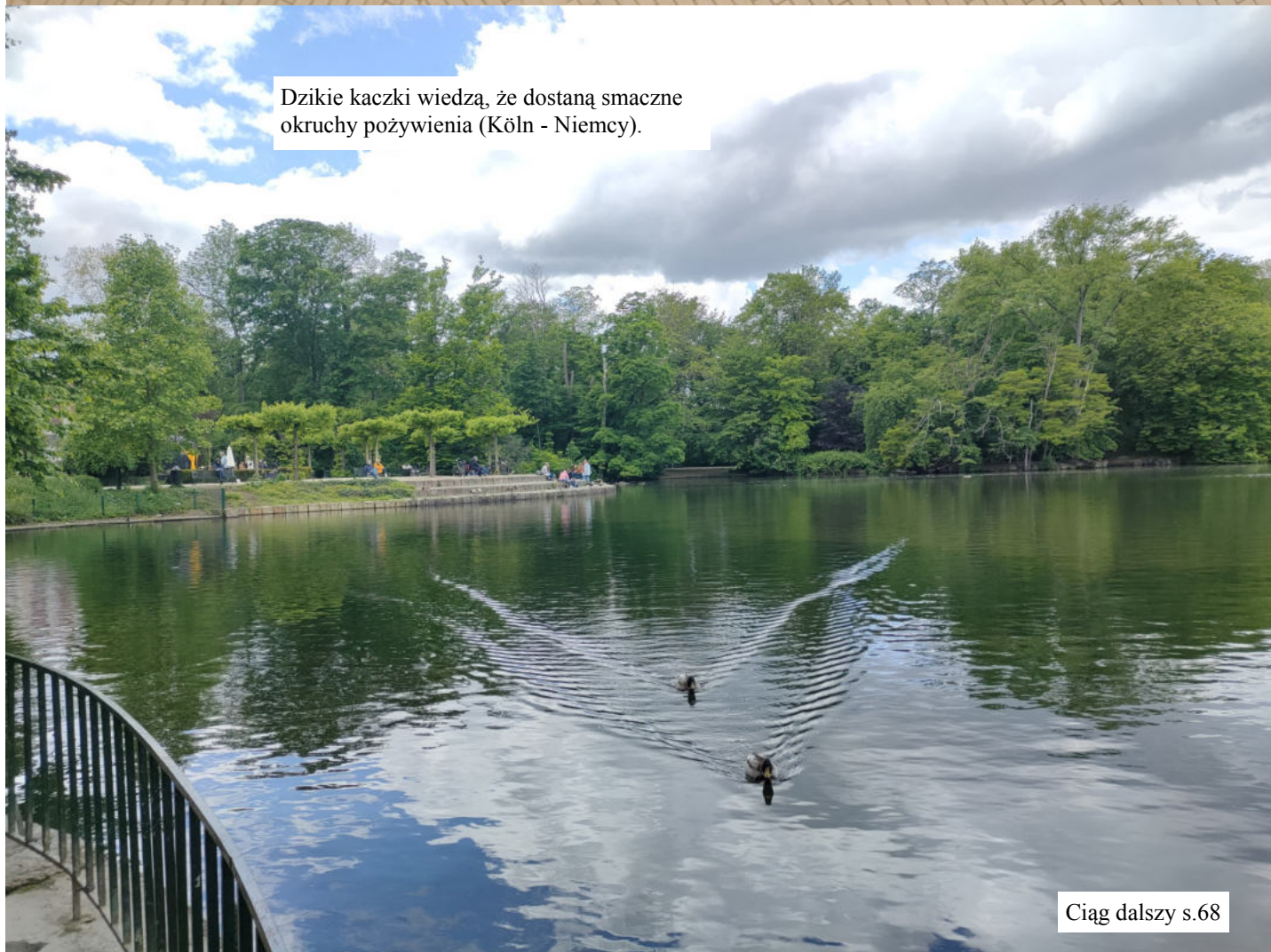
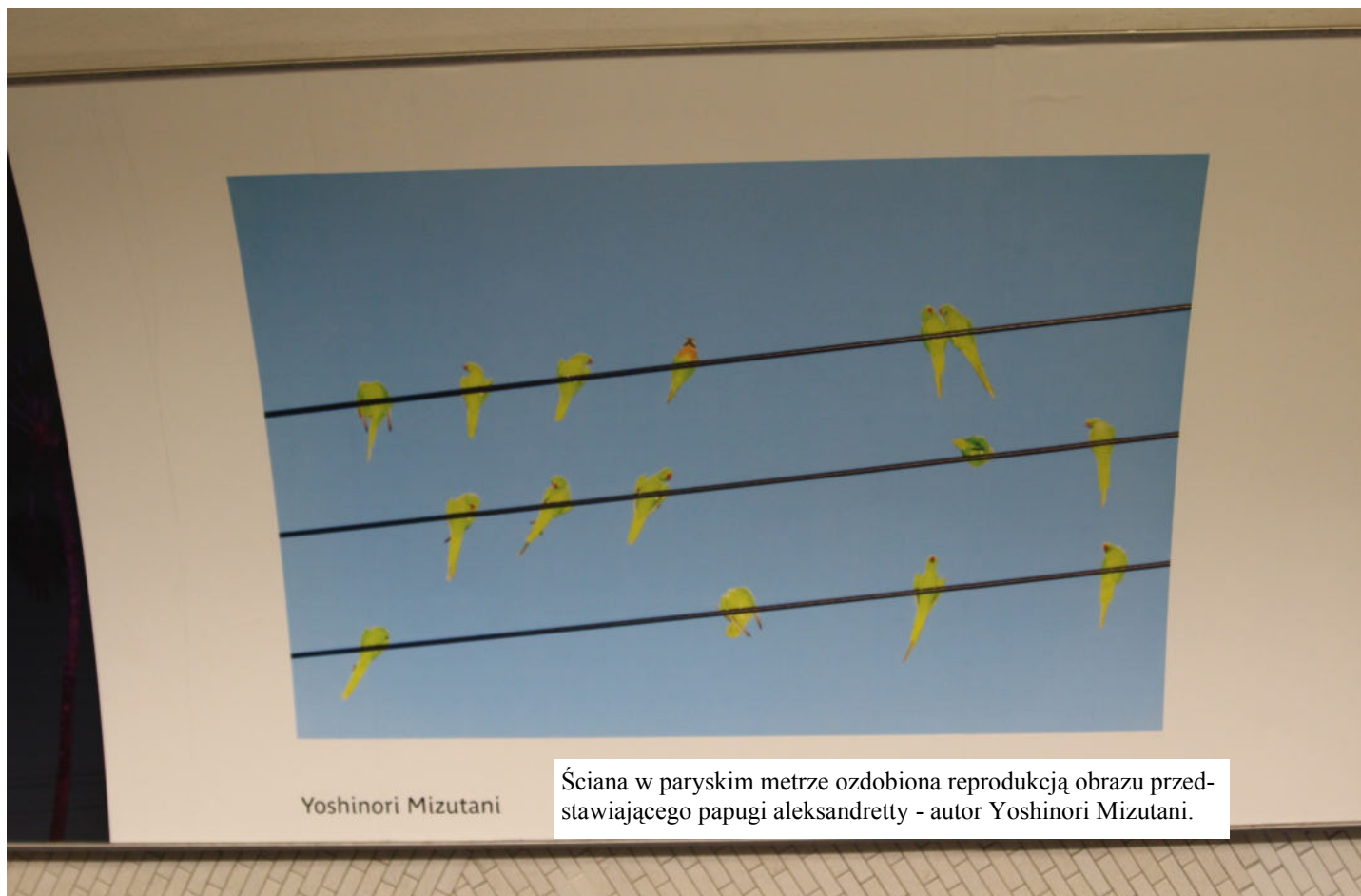
Zalety natury dla zdrowia doceniono już w XVII wieku, lecz szczególnym zainteresowaniem cieszyły się w XVIII wieku, znanym jako wiek Oświecenia; promujący powrót do natury. Rozrastające się miasta i skupiska ludności pogorszyły warunki życia mieszkańców miast ze względu na zanieczyszczenie, które narastało wraz z rozwojem przemysłu w XIX wieku. Zaradzić temu problemowi miała, między innymi poprawa higieny, a w XVIII wieku także udostępnianie dla zwiedzających prywatnych parków należących do arystokracji i kościoła. W



Ptak rudzik - źródło: unsplash.com - autor Andy Holmes.



Park jest wysepką zieleni pośród betonowych murów miasta (park Stadtwald w mieście Köln w Niemczech).





Przedsiębiorstwo Robót Drogowo–Mostowych S.A. w Szamotułach

Oferta handlowa



Firma PRDM S.A w Szamotułach posiada na terenie placu przerobowego w Lipnicy gm. Szamotuły suszarnie i sortownie piasku. Posiadamy w swojej ofercie piasek suszony o różnych parametrach.

Dostępne frakcje: 0,0 – 1,2 mm

Piasek suszony znajduje szerokie zastosowanie w różnych gałęziach przemysłu:
przemysł motoryzacyjny (tramwaje-hamulce),

chemia budowlana
(suche zaprawy murarskie i klejowe, tynki szlachetne),
budownictwo sportowe,
budownictwo o specjalnych właściwościach
(piaskowanie konstrukcji stalowych, kamienia,
elewacji, posadzki przemysłowe)
odlewnictwo
zoologia
ogrodnictwo

Piasek suszony umieszczamy w profesjonalnych opakowaniach :
big - bagi ok. 1,0 – 1,5 Mg
możliwość odbioru luzem

Zamówienia przyjmujemy na telefon **612920604**, fax **612921003**,
e-mail: **prdmsa@prdmsa.pl**

Ciąg dalszy ze s.66

Od naszej stałej korespondentki z Francji

PARKI MIEJSKIE

XIX wieku zakładano parki miejskie przeznaczone dla szerokiej publiczności, której brakowało dostępu do czystego środowiska naturalnego. W tym okresie zakładanie parków miejskich systematycznie uwzględniano w planach urbanizacyjnych w większych aglomeracjach.

Parki miejskie stanowiły miejsce spacerów, odpoczynku, wytchnienia po pracy, ale w wielu parkach zakładano także place zabaw dla dzieci, a także wyznaczano tereny do uprawia-

nia sportów. Parki stały się popularnym miejscem spotkań towarzyskich, pikników i festynów, a także miejscem propagowania kultury, któremu służyły występy muzyczne i teatralne w przeznaczonych do tego celu muszlach koncertowych.

Bardzo szybko parki zaczęły spełniać też funkcję edukacyjną, w tym poszerzanie wiedzy z dziedziny botaniki i zoologii, dlatego część terenów parkowych przeznaczano na ogrody botaniczne i małe zagrody dla zwierząt.

Parki miejskie zakładano zgodnie z panującymi upodobaniami. Parki prywatne przy zamkach, pałacach, dworach oraz przykościelne tworzone w stylu rzymskim, z klasycznym wzorcem włoskim, chińskim, japońskim, itd. A przy niektórych parkach istniały dodatkowo ogrody warzywne i zielarskie. Z czasem upowszechniły się dwie najważniejsze tendencje w wyglądzie parku: ogród francuski i ogród angielski.

Ogród francuski (à la française) dominuje w XVII



Park to miejsce spacerów i odpoczynku dla mieszkańców miasta (park Hiroshima-Nagasaki w mieście Köln - Niemcy).

wieku. Jego przykładem jest ogród przy pałacu w Wersalu, stanowiący wzór dla parków w całej Europie, w tym okresie. Ten sam styl zobaczymy w parku Tuileries przy Pałacu Luwru (dawny pałac królewski, dziś muzeum Luwru) i w ogrodzie Luksemburskim (Paryż). Charakteryzuje się perfekcyjną regularnością w linii roślinności, starannie przycinanej w różnorodne kształty, licznymi zbiornikami wodnymi, takimi jak oczka wodne, fontanny, wodospady wkomponowane harmonijnie w otoczenie symetrycznych trawników, klombów kwiatów, rzędów drzew i krzewów. Szerokie aleje ozdobione są posągami nawiązującymi do antyku. Całość daje wrażenie uporządkowania, co podkreśla organizacja przestrzeni parku wzdłuż osi centralnej rozciągającej się nie-

jako w nieskończoność. Wygląd ogrodu francuskiego pozostaje niezmienny przez cały rok. Przeciwnieństwem ogrodu francuskiego jest ogród angielski, który zdobył popularność w XVIII wieku, jako symbol odrzucenia idei podporządkowania przyrody człowiekowi i podkreślenia wartości tego, co naturalne. Dlatego w ogrodzie angielskim symetria, proste linie i sztuczne dekoracje ustępują miejsca formom o zarysach nie-regularnych w taki sposób, aby przypominały krajobraz stworzony przez naturę. Wykorzystywane są walory naturalnych nierówności terenu, dolinki, pagórki, szerokie łąki, fragmenty lasu, jeziora i rzeki o falistych brzegach, zaś do dekoracji służą altany i ławki z naturalnych materiałów. Ogród angielski, to ciąg malowniczych scenek imitują-

cych naturę, i tak jak autentyczna przyroda, ogród zmienia wygląd w zależności od pory roku.

Zarówno parki miejskie, jak i ogrody i skwery, to nie tylko zielone oazy pośród betonowych miejskich pustyń, ale też miejsca, które upodobała sobie liczna fauna, a zwłaszcza ptaki różnych gatunków. Niekiedy można tam spotkać przyzwyczajone do obecności człowieka dzikie ptaki, które garną się do ludzi w oczekiwaniu na okruchy pokarmu.

Oprócz najczęściej spotykanych ptaków, takich jak wrony, sroki, gołębie, łabędzie, kaczki i gęsi, zobaczyć można nowego przybysza na kontynencie europejskim. Jest nim aleksandretta obrożna (*Psittacula krameri*), papuga pochodząca z Azji i Afryki, która zdomowała się w Europie od początku lat 60.



Park zamkowy Drachenburg (Niemcy).



Rodzina łabędzi w parku Hiroshima-Nagasaki w mieście Köln (Niemcy).



Relaks wśród zieleni i w towarzystwie dzikich gęsi
(park Stadtwald w mieście Köln w Niemczech).

ubiegłego wieku, po ucieczce z hodowli kilku osobników w jednym z krajów Europy Zachodniej.

<https://tech.wp.pl/sa-zielone-slodkie-ale-i-niebezpieczne-papugi-ktore-wywolaly-sensacje-6252050894682241a>

<https://zwierzaki.trojmiasto.pl/Aleksandretta-obrozna-w-Polsce-zagrozenie-czy-sympatyczny-przybysz-n136126.html>

Jako gatunek inwazyjny budzi obecnie zaniepokojenie, szczególnie rolników, gdyż chętnie żeruje na plantacjach drzew owocowych i uprawach zbóż.

Natomiast w miastach daje

się również we znaki ze względu na hałas, który powoduje, bowiem jest to jeden z najgłośniejszych znanych ptaków. Gdy stado tych papug opuszcza zajmowane przez siebie drzewa, jest to wielka ulga dla uszu ludzi mieszkających w pobliżu. Aleksandretta wniosła nieco egzotyizmu do pejzażu miejskiego, a jej efektowne upierzenie cieszy oko, dlatego te zielone papugi chętnie zaakceptowano w europejskich parkach.

Człowiek współczesny, żyjący zazwyczaj w oderwaniu od środowiska naturalnego, potrzebuje kontaktu z naturą, dlatego parki miejskie będące miniaturą środowiska naturalnego, w któ-

rym dawno temu żył człowiek, będą zawsze cieszyć się dużym powodzeniem u mieszkańców miast.

Opracowanie i fot:
Edwige Pietruch
Paryż
Francja

Inne źródła:
<https://voltea.pl/jony-ujemne/>

<https://zdrowiemojapasja.pl/pl/n/Wplyw-roslin-na-jakosc-powietrza-w-mieszkaniu/10>

Nowe inwestycje w woj. pomorskim i podlaskim

28 maja 2021 r. zostały podpisane umowy na realizację drugiej jezdni ekspresowej obwodnicy Słupska w ciągu drogi S6 oraz obwodnicy Sztabina w ciągu drogi krajowej nr 8.

Obwodnica Słupska ma obecnie jedną jezdnię i jest to parametr niewystarczający dla wszystkich tych, którzy poruszają się po drodze nr 6. Dzięki

ubiegłorocznej decyzji rządu są zapewnione środki finansowe na budowę całej drogi S6: od Szczecina do Trójmiasta. Natomiast realizacja Sztabina jest kolejnym dowodem wiarygodności rządu: jest to jedna z inwestycji z rządowego Programu Budowy 100 Obwodnic - powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Obwodnica Słupska

Oddana do użytku w 2010 r. obwodnica Słupska o długości 16,3 km. jest drogą dwujezdniową tylko w obrębie węzłów. Konieczność jej rozbudowy wynika z realizacji drogi ekspresowej S6 w województwie pomorskim. W sumie przybędzie 9,5 km nowej jezdni wraz z obiektami inżynierskimi, dzięki czemu cała obwodnica będzie w pełni dwujezdniowa.

Program budowy 100 obwodnic

Umowa na realizację obwodnicy Sztabina podpisana!



MINISTERSTWO
INFRASTRUKTURY

#100obwodnic



Generalna Dyrekcja
Dróg Krajowych i Autostrad

Zamówienie obejmuje budowę drugiej, północnej, jezdni na odcinkach międzywęzłowych:

- 1/. Pomiedzy węzłami Słupsk Zachód i Słupsk Południe o długości 2,34 km.

- 2/. Pomiedzy węzłami Słupsk Południe i Słupsk Wschód o długości 4,97 km.

- 3/. Pomiedzy węzłami Słupsk Wschód i Redzikowo o długości 2,2 km.

W ramach umowy przewidziano także poszerzenie jezdni południowej do wymaganej szerokości 10 metrów oraz poprawę jej odwodnienia. Zostaną także zaprojektowane i wybudowane cztery obiekty mostowe, w tym największy z nich - drugi most przez rzekę Słupię o długości ok. 147 m.

Obwodnica Sztabina

Obwodnica Sztabina będzie częścią drogi krajowej nr 8 i ominiemy Sztabin od strony

wschodniej. Tym samym wyprowadzi ruch tranzytowy poza centrum tej miejscowości, co zdecydowanie poprawi komfort życia mieszkańców. Rozpocznie się kilometr na południe od miasta, rondem zlokalizowanym przed rzeką Biebrza. Zakończenie obwodnicy zlokalizowane będzie ok. dwa kilometry na północ od Sztabina, włączeniem w istniejącą drogę krajową nr 8 na wysokości zjazdu do miejscowości Ewy.

To druga umowa na realizację podpisana w województwie podlaskim w ramach rządowego Programu budowy 100 obwodnic.

Obwodnice zwiększają bezpieczeństwo w ruchu drogowym i uwalniają miasta i miasteczka od ruchu ciężarowego oraz nadmiaru spalin. Kolejne dobre informacje dla kierowców przed nami - powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber

Droga o długości 4,2 km z pasami ruchu o szerokości 3,5 metra będzie dostosowana do przenoszenia obciążenia 11,5 t/oś.

Rodzaj nawierzchni wybierze wykonawca na etapie projektu budowlanego. W ramach zadania powstaną trzy skrzyżowania oraz ponad 720-metrowa estakada nad doliną Biebrzy. W celu ochrony środowiska na obwodnicy przewidziano przejścia dla zwierząt oraz specjalne wygrozdzenia, które kierować będą do nich zwierzęta.

Powstanie również kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjne, a także ekrany przeciwośluniowe. W ramach zadania wybudowany zostanie również wiadukt w ciągu drogi powiatowej i ciąg pieszo-rowerowy.

Szymon Huputyś

Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Pierwsze piskłę rybołówów

Rybołowy Brynka i Barlinek zostali rodzicami - wykluło się pierwsze piskłę w ich gnieździe, z którego transmisję online prowadzi Nadleśnictwo Barlinek. Młody ptak to sukces projektu ochrony rybołowa, jednego z najrzadszych gatunków ptaków drapieżnych w Polsce, realizowanego przez Lasy Państwowe i Komitet Ochrony Orlów.

W kraju mamy jedynie ok. 30 par rybołówów. Gniazda zakłada-

ją na starych, rozłożystych drzewach, ale dzięki rozpoczętemu w 2019 r. czteroletniemu projektowi, realizowanemu ze środków unijnego funduszu Life, zaczęły osiedlać się na specjalnych platformach zakładanych przez leśników.

Zamontowaliśmy już kilkadziesiąt z 300 zaplanowanych platform lęgowych, gdzie ptaki mogą bezpiecznie zakładać gniazda. Kilka z nich jest już zasiedlonych – mówi Łukasz Porębski z Dyrekcji Generalnej Lasów Państwowych, która koordynuje przedsięwzięcie.

Projekt realizowany jest na północy Polski, gdzie na pojezierzach rybołowy znajdują sprzyjające im biotopy. Obecnie transmisja online z gniazda rybołówów jest prowadzona z Nadleśnictwa Barlinek. Dzięki relacji wideo każdy z nas mógł zobaczyć, jak młody ptak wykluł się 25 maja wieczorem, chociaż kamera pokazała, że już rano jedno z czterech jaj zaczęło pękać. Być może jest to jajo, które zostało złożone jako pierwsze 14 kwietnia.

Gniazdo znajduje się na 35-metrowej sośnie i tylko dzięki ka-

merze możemy na bieżąco śledzić życie ptaków – wyjaśnia Porębski. – To nie jest wyłącznie podglądanie przyrody, skądinąd bardzo wartościowe. W ten sposób budujemy również zasób wiedzy, która pozwala skuteczniej chronić drapieżne ptaki.

Po wykluciu się piskląt zaczyna się ciężka praca dla rodziców. Siedem, osiem razy w ciągu każdego dnia dorosłe będą przynosiły ryby. Podczas sezonu lęgowego złowią ich ponad 140 kg. Intensywne karmienie młodych będzie się opłacało rodzicom, ponieważ pierwsze próbne loty młode ptaki wykonają już na przełomie czerwca i lipca, czyli po ok. siedmiu tygodniach od wyklucia. Pod koniec sierpnia będą zdolne odlecieć na zimowiska.

Na obszarze Natura 2000 Puszcza Barlinecka gniazda założyły

już trzy pary rybołówów. Dwa znajdują się na terenie Nadleśnictwa Barlinek, jedno w lasach Nadleśnictwa Kłodawa.

Realizowany przez Lasy Państwowe i Komitet Ochrony Orłów projekt przynosi efekty. W 2019 r. nowa para pojawiła się w Nadleśnictwie Włoszczakowice w Wielkopolsce. Rok później parę rybołówów zauważono w Nadleśnictwie Głusko na Pojezierzu Drawieńskim.

Monitoring prowadzony od 2017 r. pokazuje tendencję wzrostową liczby par rybołówów w Polsce. Najważniejsze jednak, że projekt doprowadził do zahamowania spadku liczebności tego gatunku – mówi Józef Kubica, p.o. dyrektora generalnego Lasów Państwowych. – Dla nas, leśników, każda nowa para w Polsce to

ogromny sukces!

Platformy i przekaz online z gniazda rybołowa to jedno z wielu działań realizowanych w ramach projektu Państwowych i Komitetu Ochrony Orłów „Ochrona rybołowa *Pandionhaliaetus* na wybranych obszarach SPA Natura 2000 w Polsce”. Badacze śledzą także trasy migracji i pobytu w Polsce za pomocą nadajników GPS, monitorują życie, w tym skład diety ptaków, przy gniazdach, edukują.

Projekt jest współfinansowany ze środków Unii Europejskiej w ramach Programu LIFE Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

Michał Gzowski
Rzecznik
Lasów Państwowych

Ciąg dalszy ze s.1

Sejm uchwalił ustawę wprowadzającą społeczne Agencje Najmu

Sejm uchwalił dziś nowelizację ustawy o niektórych formach popierania budownictwa mieszkaniowego oraz niektórych innych ustaw. Zakłada ona m.in. wprowadzenie do systemu prawa modelu społecznych agencji najmu (SAN). Dzięki pośrednictwu spółek gminnych i organizacji społecznych, gmina będzie mogła zapewnić mieszkania na wynajem tym członkom wspólnoty samorządowej, którzy mają trudności z samodzielnym uzyskaniem mieszkania w warunkach rynkowych.

Proponowane rozwiązania przewidują narzędzia sprzyjające zaspokajaniu jednej z najważniejszych potrzeb każdego człowieka – potrzeby posiadania domu. Oferując gminom nowe instrumenty, umożliwiające rozszerzenie oferty mieszkań dostępnych np. dla młodych ludzi zakładających rodziny, może-

my przyczynić się również do stworzenia przyjaznej przestrzeni dla rozwoju rodziny i zmniejszenia problemu demograficznego, a to jedno z większych wyzwań stojących teraz przed nami – mówi wicepremier, minister rozwoju, pracy i technologii **Jarosław Gowin**.

Projektowany model SAN ma na celu łagodzenie niekorzystnego wpływu epidemii na rynek najmu. Społeczne agencje najmu to podmioty, które będą pośredniczyć pomiędzy właścicielami mieszkań na wynajem oraz osobami o średnich lub niższych dochodach, które chcą wynająć mieszkanie – dodaje wiceminister rozwoju, pracy i technologii **Anna Kornecka**.

Tanie mieszkania na wynajem

Dzięki gwarancji terminowego uiszczania czynszu, stabilnego użytkowania i utrzymania mieszkań w dobrym stanie technicznym oraz zwolnieniom podatkowym dla właścicieli z tytułu umowy z SAN,

społeczne agencje najmu będą mogły wydzierżawiać mieszkania poniżej stawek rynkowych. Pozwoli im to na wynajmowanie tych mieszkań osobom, które znajdują się w trudniejszej sytuacji życiowej i nie mogą sobie pozwolić na samodzielny najem lub zakup mieszkania. Dodatkowo najemcy mieszkań od SAN będą mogli ubiegać się o dopłaty do czynszu w ramach programu Mieszkanie na Start.

Model SAN pozwoli gminom zwiększyć ofertę mieszkaniową na swoim terenie bez konieczności ponoszenia przez nie wydatków na budowę mieszkań. Nawiązanie przez samorząd współpracy z SAN umożliwi bowiem wykorzystanie w tym celu istniejących już lokali, pozyskanych np. z komercyjnego rynku najmu. Działalność SAN może przyczynić się ponadto do zwiększenia bezpieczeństwa i stabilności obrotu mieszkaniami na wynajem, w tym, w kontekście wyzwań związanych z epidemią



COVID-19, na rynku najmu krótkoterminowego oraz spadku liczby osób zainteresowanych najmem długoterminowym.

Istota rozwiązań zawartych w projekcie:

Projektowana ustawa określa w szczególności podmioty uprawnione do prowadzenia działalności SAN oraz zasady działania SAN-y będą specjalizować się w pozyskiwaniu mieszkań na rynku, głównie od osób fizycznych. Oferując długoletnią dzierżawę z gwarancją czynszu, będą mogły wynegocjować obniżenie stawki czynszu. Jak wskazują doświadczenia zagraniczne, obniżka może wynieść nawet ok. 20%. Dodatkową zachętą dla właścicieli do wydzierżawiania lokali od SAN są zaproponowane w projekcie zwolnienia podatkowe, w tym zwolnienie z podatku VAT.

Dzierżawione mieszkania będą mogły być wynajęte przez SAN

osobom, których dochody lub sytuacja życiowa nie pozwalają na wynajem mieszkania na zasadach komercyjnych. Wiąże to SAN-y z realizacją polityki mieszkaniowej, szczególnie w skali lokalnej, stąd zawarte w projekcie ściśle powiązanie działalności SAN z celami mieszkaniowymi samorządów gminnych oraz umożliwienie najemcom spełniającym ustawowe kryteria dochodowe ubiegania się o dopłaty do czynszu.

Na zasadach ogólnych SAN będą mogły rozszerzyć swoją działalność o usługi socjalne kierowane do najemców potrzebujących wsparcia w trudnej sytuacji życiowej lub stabilności niezbędnej do rozpoczęcia samodzielnego, dorosłego życia (usamodzielnianie wychowanków pieczy zastępczej, młode rodziny).

Funkcjonowanie SAN będzie się zatem wiązać z szeregiem ko-

rzyści społecznych, przestrzennych i finansowych. Dzięki ich działalności nastąpi zwiększenie dostępności mieszkań bez konieczności ponoszenia przez władze publiczne wydatków na budowę nowych obiektów (wskutek użytkowania mieszkań istniejących), co przełoży się na lepsze wykorzystanie istniejącej infrastruktury technicznej i społecznej. W konsekwencji zawierania wieloletnich umów z właścicielami mieszkań zwiększy się bezpieczeństwo i stabilność w ich używaniu, rozszerzy się tym samym oferta mieszkaniowa dla osób o niskich i średnich dochodach, dla których zaspokojenie potrzeb mieszkaniowych na zasadach rynkowych stanowiłoby nadmierne obciążenie. (inf)

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Pracodawcy nie mogą wymagać od pracowników szczepień

Wprowadzenie obowiązkowych szczepień w zakładzie pracy daje pracownikom prawo do rozwiązania umowy o pracę bez wypowiedzenia z winy pracodawcy lub dochodzenia roszczeń odszkodowawczych z tytułu ewentualnych odczynów poszczepiennych. – Nie ma także regulacji, która umożliwiałaby uzyskanie od pracownika informacji, czy jest zaszczepiony. Pracodawca może jednak motywować pracowników do szczepień i stosować system zachęt dla tych, którzy się na to zdecydują – uściśla Kajetan Bartosiak, partner w kancelarii Baran Książek Bigaj.

Pracodawcy, którzy chcą zmotywować pracowników do szczepienia, mogą wprowadzić rozbudowany system zachęt. Mają do wyboru wiele opcji, np. udzielenie dnia wolnego na szczepienie czy dzień po, zwolnienie z obowiązku

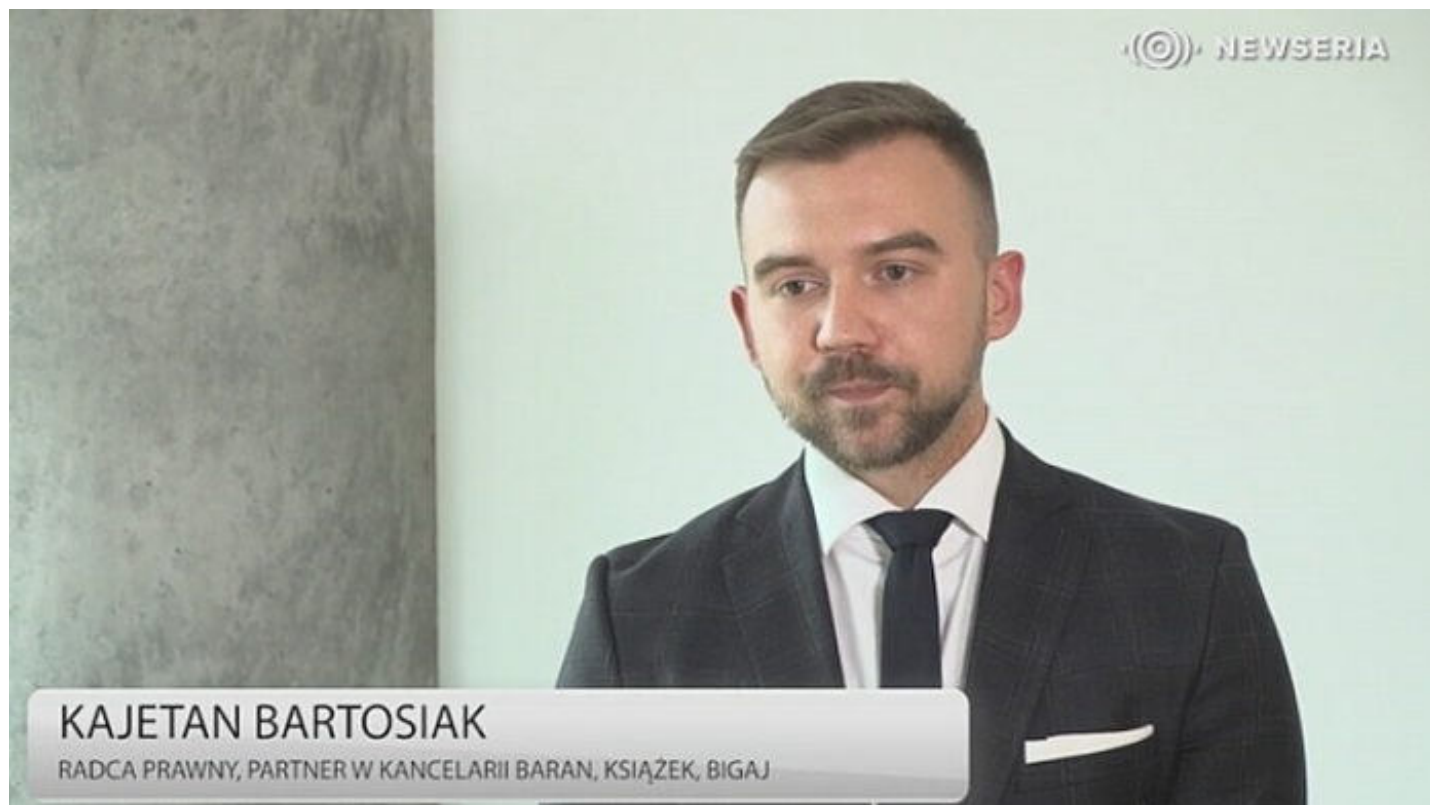
noszenia maseczek lub możliwość powrotu do pracy w biurze dla osób zaszczepionych – wymienia w rozmowie z agencją Newseria Biznes Kajetan Bartosiak.

Jak podkreśla, pracodawca nie może jednak zmusić pracowników do szczepienia, może jedynie prowadzić akcje promocyjne i organizować szczepienie. W przypadku COVID-19 sytuacja wygląda tak jak przy szczepieniach przeciwko grypie. – Pracodawca może wprowadzić do regulaminu pracy zapis o obowiązkowych szczepieniach, ale on nie będzie zgodny z obowiązującymi przepisami, a w konsekwencji pracownik może rozwiązać umowę o pracę bez wypowiedzenia z winy pracodawcy. To powoduje narażenie na odpowiedzialność odszkodowawczą pracodawcy do wysokości trzykrotności wynagrodzenia. Natomiast jeżeli pracodawca podjąłby to ryzyko i wprowadziłby obowiązkowe szczepienia, to musi się liczyć z

roszczeniami odszkodowawczymi na wypadek odczynów poszczepiennych i to niezależnie od skali tego zdarzenia dla pracownika – wyjaśnia prawnik.

Na wymaganie szczepień przeciwko COVID-19 nie pozwalają przepisy prawa nawet w branży medycznej, która – mogłoby się wydawać – powinna być objęta takim obowiązkiem z uwagi na większe ryzyko zakażenia zarówno pracowników placówki, jak i jej pacjentów. Zdaniem eksperta w obecnym otoczeniu prawnym nie można jednak wykluczyć zwolnienia pracownika za to, że jest niezaszczepiony, choć to nie brak szczepienia będzie podstawą do rozwiązania umowy.

Każdy taki przypadek musi być rozpatrywany indywidualnie. Są takie zawody, w których kontakt z innymi osobami jest bardzo częsty i w takim przypadku oczywiste jest, że pracodawca będzie wołał, żeby



te stanowiska pracy zajmowali pracownicy zaszczepieni. Jeśli pracownik nie będzie zaszczepiony i nie stosuje się do zaleceń ochronnych – nie nosi maseczki, nie zachowuje dystansu, nie stosuje szyby pleksi w kontaktach z innymi – to można rozważyć rozwiązanie umowy o pracę. Przyczyną tak naprawdę nie będzie brak szczepienia, ale utrata zaufania pracodawcy pozwalającego na powierzenie pracy w sposób bezpieczny dla innych osób – tłumaczy Kajetan Bartosiak.

W takiej sytuacji pracodawca traci także możliwość zapewnienia bezpieczeństwa klientom oraz bezpiecznych i higienicznych warunków pracy na terenie zakładu. Z drugiej strony nie ma też regulacji, która umożliwiałaby pracownikowi zapytanie pracownika o szczepienie. Wynika to stąd, że Kodeks pracy zawiera ograniczony katalog informacji, jakich firma może żądać od zatrudnionych osób.

Przykładowo, nie każdy pracodawca może wymagać zaświadcze-

nia o niekaralności, mimo że pewnie większość by chciała. Są tylko specyficzne profesje, w których ono jest wymagane, i tylko od kandydatów do takiej pracy pracodawca może wymagać takiego zaświadczenia – mówi partner w kancelarii Baran Książek Bigaj. – Informacja o zaszczepieniu jest z kategorii wrażliwych zgodnie z RODO. W związku z tym zgodnie z Kodeksem pracy potrzebna jest zgoda pracownika, a sama dana osobowa ma być przekazana z jego inicjatywy. Czyli jeżeli by to literalnie czytać, pracodawca nie powinien nawet pytać, czy ktoś jest zaszczepiony, czy nie.

Podobnie jest w przypadku pomiaru temperatury przy wejściu do zakładu pracy. Według interpretacji prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych to również jest szczególnej kategorii dana osobowa, jednak ich gromadzenie może być uzasadnione poleceniem Państwowej Inspekcji Sanitarnej, zgodnie z regulacjami covidowymi, podejmowania czynności zapobiegających

szerzeniu się epidemii. Wtedy, w zależności od treści takiej decyzji, można wymagać od pracowników lub określonej części załogi zarówno pomiaru temperatury, jak i szczepień przeciwko koronawirusowi.

Inną drogą do wprowadzenia obowiązku szczepień jest zmodyfikowanie obecnie obowiązujących przepisów poprzez uwzględnienie koronawirusa w wykazie prac i czynności zawodowych, których wykonywanie wymaga szczepień zalecanych. Jeśli szczepienie na COVID-19 będzie szczepieniem zalecanym, wówczas przy zakwalifikowaniu danej pracy jako narażonej na czynniki biologiczne będzie możliwe wprowadzenie takiego obowiązku – podsumowuje Kajetan Bartosiak. (newseria.pl)

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

75 proc. usług rehabilitacyjnych w Polsce jest komercyjna. To wymaga zmiany

Średni czas oczekiwania pacjenta na refundowaną rehabilitację w Polsce wynosi pół roku. Po takim okresie często jest już na nią za późno, a pacjenci – żeby wrócić do sprawności – muszą płacić za usługi fizjoterapeuty. Tymczasem do 2 mln osób oczekujących na rehabilitację mają dołączyć pacjenci po COVID-19 potrzebujący pilnej pomocy. – Przy założeniach przyjętych przez NFZ pacjenci z powikłaniami po COVID-19 nie otrzymają rehabilitacji w odpowiednim momencie i w takiej ilości, jaka jest wymagana. To się nie uda, będą to usługi iluzoryczne – mówi dr hab. n. med. Maciej Krawczyk, prezes Krajowej Izby Fizjoterapeutów.

Jestem przekonany, że system usług refundowanych nie udźwignie usług rehabilitacyjnych dla pacjentów, którzy mają powikłania po chorobie COVID-19. Jest to absolutnie niemożliwe, dlatego że w tej chwili czas oczekiwania na tzw. normalną rehabilitację, niecovidową, to średnio pół roku, a w praktyce powyżej pół roku. Jeżeli do kolejki oczekujących dołożymy dużą grupę pacjentów postcovidowych, to ona się jeszcze wydłuży – wyjaśnia w rozmowie z agencją Newseria Biznes dr hab. n. med. Maciej Krawczyk. – To tak jakbyśmy na zatłoczoną autostradę dołożyli jeszcze dwa pasy ruchu aut, które mają przejechać przez ten tłok. To się nie uda.

Jak podkreśla, na rehabilitację refundowaną oczekuje obecnie 2

mln osób. Jest to najdłuższa kolejka w systemie opieki zdrowotnej. Ze względu na niekorzystne wyceny usług fizjoterapeutów, za czym idą niskie zarobki, i złą organizację systemu liczba oczekujących pacjentów będzie się w dalszym ciągu zwiększała. Dlatego – w opinii eksperta – krajowy system refundowanej rehabilitacji wymaga naprawy.

75 proc. usług rehabilitacyjnych w Polsce jest realizowanych komercyjnie, a tylko mniej więcej 25 proc. opłaca Narodowy Fundusz Zdrowia. Sposób wyceny świadczeń rehabilitacyjnych przez NFZ oceniamy negatywnie. Zarobki fizjoterapeutów w systemie refundowanym są skandalicznie niskie – do tego stopnia, że wkrótce najprawdopodobniej zabraknie fizjoterapeutów. Pierwsze oddziały reha-



bilitacyjne już się w Polsce zamykają, bo są po prostu niedochodowe. Wycena jest często poniżej kosztów i nie ma możliwości, żeby ten system funkcjonował dłużej w taki sposób – ostrzega prezes Krajowej Izby Fizjoterapeutów.

W Polsce rehabilitanci otrzymują pieniądze za procedury rehabilitacyjne, a wyceniani powinni być czas pracy fizjoterapeuty, jak jest to na całym świecie. To dawałoby szansę urealnienia nie tylko wyceny świadczeń, ale także godnej zapłaty. Bez systemowej zmiany nie będzie poprawy. Dziś fizjoterapeuci nie chcą pracować w systemie refundowanym, nawet młodzi ludzie, którzy zaczynają swoją pracę zawodową, często w ogóle nie zajmują się opieką refundowaną.

Od trzech lat przedstawiamy projekty reformy rehabilitacji i mamy nadzieję, że w końcu dojdzie ona do skutku i że Polacy będą mogli wcześniej udać się na rehabilitację, czyli wtedy, kiedy ona jest rzeczywiście potrzebna, a nie pół roku po incydencie, kiedy często jest już za późno. Porada fizjoterapeutyczna i praca indywidualna z pacjentem to jest klucz do sukcesu. Jeżeli nie przywrócimy tej formy, to niestety rehabilitacja nie będzie tak skuteczna, jak byśmy tego chcieli – zaznacza dr hab. n. med. Maciej Krawczyk.

Dla porównania w wielu krajach europejskich, nie tylko w tzw. starej Unii Europejskiej, większość usług rehabilitacyjnych jest refundowana. Odsetek wynosi od 65 do 90 proc. Przykładowo w Niemczech czy we Francji pacjenci płacą tylko za ok. 10 proc. wszystkich usług rehabilitacyjnych.

Polski system opieki zdrowotnej traktuje rehabilitację jako luksusowy dodatek do leczenia, a nie integralną jego część. Ludzie, którzy zarządzają opieką zdrowotną w Polsce, zapominają, że rehabilitacja nie jest kosztem, tylko inwestycją. Każda złotówka wydana na rehabilitację to jest dodatkowe 7 zł. Takie są dane Światowej Organizacji Zdrowia – informuje prezes KIF.

Kwestia wynagrodzeń fizjoterapeutów znalazła się także w procedowanym obecnie w Sejmie projekcie nowelizacji ustawy dotyczącej minimalnych płac pracowników sektora ochrony zdrowia. Od lipca 2021 roku będą więc oni mogli liczyć na podwyżki, ale w opinii samych zainteresowanych zaproponowane wskaźniki są zbyt niskie, chociaż na takie kwoty zgodziła się część związków zawodowych. Obawiają się także, że koszt podwyżek spadnie na samych pracodawców.

Radykalnych zmian wymaga także system podyplomowego

kształcenia i szkolenia fizjoterapeutów. Pozostają oni jedynym zawodem medycznym, który po uzyskaniu dyplomu i prawa do wykonywania zawodu kształci się za własne pieniądze.

Ostatnio Krajowa Izba Fizjoterapeutów zaczęła pozyskiwać pieniądze na kształcenie podyplomowe fizjoterapeutów i mamy nadzieję, że to uzupełni ogromną lukę, która jest w tym zakresie. Polscy fizjoterapeuci bardzo chętnie kształcą się po dyplomie i wydają na to ogromne pieniądze, często jest to kilkadziesiąt tysięcy złotych za jedno szkolenie. Mamy nadzieję, że ten problem zostanie rozwiązany w ciągu najbliższych kilku lat – podkreśla prezes KIF.

Problem dyskryminacji tej grupy pracowników sektora ochrony zdrowia Krajowa Izba Fizjoterapeutów podnosi od lat. W październiku 2019 roku złożyła do Trybunału Konstytucyjnego wniosek o zbadanie zgodności z Konstytucją przepisów dotyczących wynagradzania fizjoterapeutów.

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Jakie turbiny wiatrowe staną na polskim morzu?

W najbliższych miesiącach inwestorzy w morskich farmach wiatrowych na Bałtyku zdecydują, jakie wiatraki w wybiorą. Turbiny będą coraz mocniejsze, ale dostawcy bardzo chcą się pochwalić lokalnym łańcuchem dostaw.

Trwa gorący okres w negocjacjach dotyczących inwestycji w morską energetykę wiatrową. Przedsiębiorcy, którzy ubiegają się o pierwszą fazę wsparcia, złożyli do Urzędu Regulacji

Energetyki wnioski, a w nich – plan łańcucha dostaw. Pozwolenie na lokalizację w sposób elastyczny (widelkowy) określa ilość turbin wiatrowych, które mogą być wykorzystane w ramach projektu. URE zatwierdził pięć wniosków i opublikował łańcuch dostaw dla pięciu projektów. Wynika z nich, że inwestorzy chcą kupić 340 turbin o mocy 12-14 MW. Kolejne dwa projekty, które jeszcze nie zostały zaakceptowane do wspar-

cia, oznaczają kupno ponad 110 turbin.

Dla farm wiatrowych off-shore, które mają być wybudowane w 2025 roku, decyzje w sprawie turbin powinny zostać podjęte w tym roku, najpóźniej na początku przyszłego. Zwykle na początku inwestor wybiera preferowanego dostawcę i z pewnością nastąpi to w 2021 roku. Następnie prowadzone są długie rozmowy i negocjowanie szczegółów, a zawarcie kontraktu następuje nawet pół roku



do roku później. To długi cykl, zwykle z naszymi klientami trwa on 3-4 lata zanim nastąpi dostawa turbin – mówi w rozmowie z portalem WysokieNapiecie.pl prezes Vestas na Europę Północną i Środkową **Nils de Baar**.

Kto najlepiej sobie radzi na morzu?

Pozycję lidera na rynku morskiej energetyki wiatrowej dzierży Siemens Gamesa. W ubiegłym roku firma miała na koncie 1,91 GW na morzu, z czego 752 MW na farmie wiatrowej Borssele w Holandii i 539 MW na projekcie East E One w Wielkiej Brytanii. Brytyjska farma ma 102 turbiny wiatrowe, każda o mocy 7 MW (WTG E19). Wysokość wieży to 167 metrów, a długość łopat

– 75-metrów. Inwestorzy w polski offshore planują jednak znacznie większe turbiny.

Inwestorom w farmy wiatrowe na morzu oferujemy naszą nową turbinę SG 14-222 DD, która będzie w portfolio od 2024 roku. Jej standardowa moc wynosi 14 MW, a przy spełnieniu odpowiednich warunków pogodowych i lokalizacyjnych – nawet 14,9 MW – mówi **Paweł Przybylski**, prezes Siemens Gamesa Renewable Energy.

Zapewnia jednocześnie, że firma wspiera lokalne dostawy. – Rocznie kupujemy towary i usługi w Polsce o wartości około miliarda złotych, z tego połowa dotyczy segmentu energetyki wiatrowej offshore. Wymogi local content nie są więc dla nas nowością. Teraz nie planujemy

nowych inwestycji, ale prowadzimy ciągle proces poszukiwania nowych partnerów. Jeśli decydujemy się na nowego dostawcę, to nie ograniczamy się w umowie z nim tylko do polskiego rynku – dodaje Przybylski.

Czy spółka będzie inwestować w Polsce? Kto króluje na lądzie? Kto stawia największą turbinę na morzu? [O tym w dalszej części artykułu na portalu WysokieNapiecie.pl](#)

Magdalena Skłodowska

LINK: <https://wysokienapiecie.pl/37693-jakie-turbiny-wiatrowe-stanana-polskim-morzu/#dalej>

Redaktor

Więcej na: <https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Ciąg dalszy ze s.1

Czechy wycofają skargę na Turów Polska zapłaci za inwestycje

W kulisach unijnego szczytu w Brukseli doszło do wstępnego porozumienia z Czechami ws. kopalni węgla brunatnego Turów. Czesi wycofają skargę z Trybunału Sprawiedliwości gdy Polska na piśmie zobowiąże się do realizacji ich oczekiwań. Czego powinniśmy się nauczyć po tym konflikcie?

Wydaje się, że jesteśmy już bardzo bliscy porozumienia – poinformował w kulisach unijnego szczytu premier Mateusz Morawiecki. – W wyniku tego porozumienia Republika Czeska zgodziła się wycofać wniosek do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. To porozumienie przede wszystkim zakła-

da wieloletnie projekty z udziałem strony polskiej w wysokości do 45 mln euro. Współfinansowanie tych projektów przez stronę polską. Poprzez współfinansowanie ze strony polskiej rozumieć zarówno udział środków z budżetu państwa polskiego, jak i samorządów, a także spółki PGE, która jest właścicielem kopalni i elektrowni Turów – wyjaśnił premier.

Ustalenia zespołu negocyjnego skupiają się na realizacji wspólnych projektów, które są ważne dla bezpieczeństwa środowiskowego – dzięki ich realizacji strona czeska deklaruje wycofanie wniosku z TSUE – dodał na Twitterze, po nocnych rozmowach w Brukseli, minister klimatu Michał Kurtyka.

Wcześniej czeski wiceminister środowiska Władysław Smrž poinformował w Libercu polskiego odpowiednika, Artura Sobonia, że do wycofania skargi Czechy potrzebują podpisania przez Polskę umowy międzyrządowej, która zagwarantuje, oczekiwane przez Czechów, inwestycje pod groźbą sankcji finansowych.

Wezwaliśmy dziś Polskę do przestrzegania orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości UE. Jeśli Polska tego nie robi, jesteśmy gotowi zaproponować sądowi grzywnę, która zmotywuje Polskę do uszanowania decyzji sądu. Jednocześnie powtórzyliśmy Polsce warunki, na jakich jesteśmy skłonni wycofać czeski pozew. Są to przede wszystkim



pisemne gwarancje finansowe, którymi Polska zminimalizuje i zrekompensuje skutki wydobycia dla Czech. Poza powietrzem i hałasem to przede wszystkim stan wód podziemnych, od dawna znajdujących się pod niekorzystnym wpływem górnictwa w Turowie – poinformował Smrż, który od początku zajmuje się sprawą Turowa po czeskiej stronie. Przy stołach rozmów w Brukseli i Libercu zabrakło natomiast polskiego wiceministra i głównego geologa, dra Piotra

Dziedzic, prowadzącego sprawę po polskiej stronie, aż do jej

finału przed Trybunałem i wydania niekorzystnego dla polski rozstrzygnięcia tymczasowego.

Nigdy nie otrzymaliśmy od Polski wyraźnych pisemnych gwarancji, w jaki sposób zrekompensuje ona fundamentalne negatywne skutki, jakie ma Turów dla obywateli Czech – powiedział po posiedzeniu rządu czeski minister środowiska Richard Brabec. Dodał, że czeski rząd nie chce szkodzić Polsce, ale broni interesów czeskich obywateli.

Jakie postulaty Czechów Polacy? Dlaczego

Niemcy są niezadowoleni? Czy rząd zapomniał o Bogatyni? Jakie znaczenie w systemie elektroenergetycznym ma elektrownia Turów? Czy po 2044 elektrownia będzie działała? [O tym w dalszej części artykułu na portalu WysokieNapiecie.pl](#)

Rafał Zasuń, Bartłomiej Derski
LINK: <https://wysokienapiecie.pl/37889-czechy-wycofaja-skarge-turow-polska-zaplaci-za-inwestycje/#dalej>

Więcej na: <https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

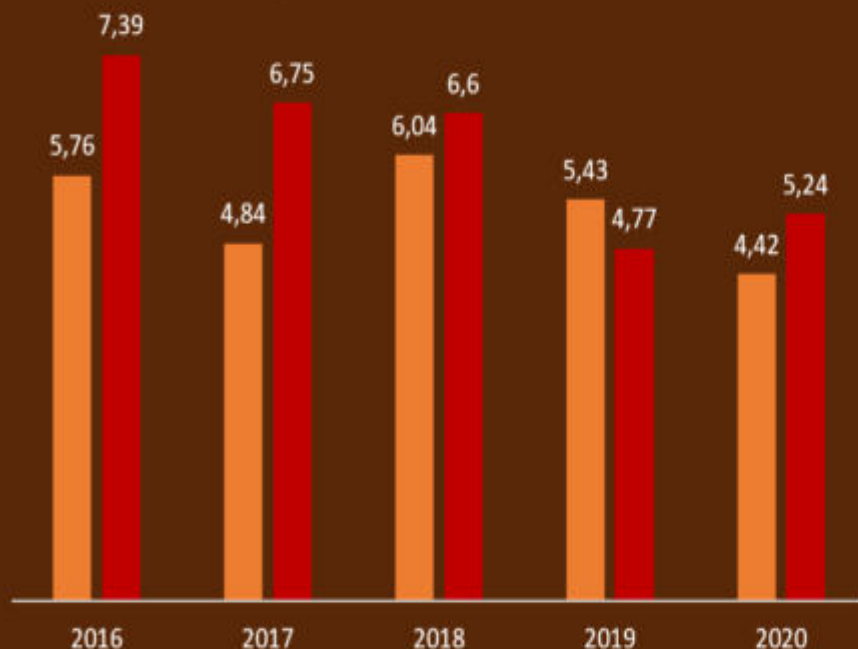
Akcja gaśnicza w elektrowni Bełchatów wciąż trwa

W efekcie pożaru galerii nawęglania bloku numer 14 w elektrowni Bełchatów, z produkcji na pewien czas wycofanych będzie 858 MW mocy. W

ubiegłym roku tylko ten blok w Bełchatowie wyprodukował niemal tyle energii, co cała elektrownia Turów. To, paradoksalnie, może pomóc polskiemu rządowi.

Wciąż trwa akcja gaśnicza w elektrowni Bełchatów, największej krajowej elektrowni węglowej i jednej z największych takich na świecie. Ogień trawi galerię nawęglania tego bloku,

Produkcja energii w elektrowni Turów i samym bloku 858 MW elektrowni Bełchatów



■ Blok nr 14 elektrowni Bełchatów

■ Cała elektrownia Turów

Dane w TWh/rok

 **wysokie
napiecie.pl**

Licencja: CC-BY-SA 4.0

Dane: Informat na podstawie PSE | Maj 2021

czyli zespół taśmociągów transportujących do niego węgiel z kopalni. To jedyna droga jaką da się podawać do bloku miliony ton węgla rocznie. Na terenie elektrowni nie ma zapasowego taśmociągu obsługującego blok numer 14. Na szczęście ogień nie zajął wcześniejszej części galerii, wspólnej dla wszystkich bloków, co mogłoby skutkować unieruchomieniem całej elektrowni.

Najprawdopodobniej skutkiem pożaru będzie jednak unieruchomienie tego największego bloku elektrowni, o mocy 858 MW. Zasobnik węgla przy samym kotle wystarczy jej jedynie na kilka godzin pracy. Na razie, jak wynika z komunikatu REMIT PGE GiEK, blok pracuje na pół gwizdka. Bez działającej galerii nawęglania blok będzie musiał przerwać pracę najdalej

jutro. Choć to tylko jeden z dwunastu działających w elektrowni bloków, to jego roczna produkcja oscyluje wokół 5 TWh energii elektrycznej. To niewiele mniej niż dostarcza cała elektrownia Turów, której losy ważą się po postanowieniu o tymczasowym zamknięciu kopalni Turów, którego rząd na razie nie będzie chciał, najprawdopodobniej, zrealizować.

PGE powoła komisję do zbadania przyczyn pożaru i mogącą ocenić szkody. Od skali szkód zależeć będzie długość wyłączenia bloku nr 14. W najgorszym wypadku, gdyby ucierpiała konstrukcja wsporcza taśmociągów, potrzebna byłaby ich wymiana, co – według rozmówcy WysokieNapiecie.pl, znającego dobrze elektrownię – mogłoby zająć nawet kilka tygodni. Jeżeli straty będą mniejsze,

być może galeria będzie w stanie ponownie podawać węgiel po kilku dniach.

Co mogło spowodować pożar? Czy pożar może pomóc polskiemu rządowi w sporze z Czechami przed Trybunałem Sprawiedliwości Unii Europejskiej? [O tym w dalszej części artykułu na portalu WysokieNapiecie.pl](#)

Bartłomiej Derski

LINK: <https://wysokienapiecie.pl/37859-pozar-w-belchatowie-unieruchomi-blok-produkujacy-tylko-co-turow/#dalej>

Na dzień 24 maja 2021

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Efektywność energetyczna ciepłomierze i wodomierze do zdalnego odczytu

Weszła w życie nowelizacja ustawy o efektywności energetycznej, która przewiduje m.in. obowiązek zamontowania do 2027 r. ciepłomierzy i wodomierzy zdalnego

gii finalnej na poziomie nie mniejszym niż 5,58 mln ton oleju ekwiwalentnego (toe) do 2030 r. W ciągu najbliższych ośmiu lat do wymiany jest też prawie 14,5 mln liczników energii.

nia o Wolnym Handlu oraz środków pochodzących z NFOŚiGW, a także wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Ustawa wprowadza możliwość rozliczania zobowiązań



odczytu. Dostawcy ciepła i gazu mają też mieć obowiązek informowania odbiorcy o ilości gazu i ciepła zużytego w poprzednim roku, analogicznie do obowiązków dostawców energii elektrycznej. Ustawa przewiduje oszczędności ener-

Nowelizacja zakłada, że do realizacji celu dotyczącego efektywności energetycznej będą wliczane inwestycje finansowane m.in. z budżetów państwa, samorządów, UE, środków z pomocy udzielanej przez państwa Europejskiego Porozumie-

dotyczących oszczędności energii poprzez realizację przedsięwzięć służących poprawie efektywności energetycznej u odbiorców końcowych w ramach programów bezzwrotnych dofinansowań. Programy te będą mogły polegać np. na wymianie

urządzeń lub instalacji służących do ogrzewania, czy przyłączaniu odbiorców do sieci ciepłowniczej. System świadectw efektywności energetycznej obejmie przedsiębiorstwa paliwowe wprowadzające do obrotu paliwa ciekłe do celów transportowych.

Zgodnie z nowelą powstanie

centralny rejestr oszczędności energii finalnej, który będzie prowadzić Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy. W rejestrze będą gromadzone dane o m.in. zrealizowanych projektach efektywności energetycznej. Rejestr ma uszczelnić system monitorowa-

nia i raportowania oszczędności energii powstałych z realizacji programów unijnych i krajowych. (inf)

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Ciąg dalszy ze s.1

Mikstura EKO ogrodnika

Soda oczyszczona ma bardzo szeroki zakres zastosowań. Dodaje się ją do wypieków, ale ma również właściwości wybielające i czyszczące, a do tego zmiękcza wodę, co sprawia, że jest niemal niezastąpiona podczas ekologicznych porządków. Jest nieszkodliwa dla zdrowia (w odpowiednich ilościach), co sprawia, że można ją stosować do łagodzenia pewnych dolegliwości (np. zgagi), ale może też służyć do pielęgnacji ciała. Soda oczyszczona jest też bardzo łatwo dostępna – można ją kupić za niewielką cenę w każdym sklepie spożywczym.

Sodę oczyszczoną można stosować w ogrodzie m.in. jako oprysk przeciw mszycom oraz przeciw mrówkom. jednak pamiętać o jej dwóch cechach: po pierwsze – jest lekko żrącą substancją. Po drugie – to zasada i ma działanie neutralizujące kwasy (co oznacza, że może zmieniać odczyn ziemi, który jest ważny dla wielu roślin).

Oprysk z sody pomoże się pozbyć nie tylko mszycom, ale również innych uciążliwych szkodników, takich jak roztocza (w tym przędziorki oraz szpecie-

le, które żerują zarówno na roślinach ozdobnych, w tym domowych, jak i uprawnych). Oprysk z sody warto stosować także przeciw mączlikom (to tzw. „białe muszki”, które szczególnie chętnie żerują na warzywach kapustnych, ale nie tylko).

Przepisów na opryski z sody przeciw szkodnikom jest kilka. Oto one kilka przykładów:

Oprysk z sody na mszyce i inne szkodniki

Łatwy do przygotowania i wygodny w użyciu jest oprysk z sody i płynu do naczyń lub szarego mydła. W 1,5 litra ciepłej wody rozpuszczamy płaską łyżeczkę sody oczyszczonej. Dodajemy kilka kropel płynu do naczyń. Zamiast płynu do naczyń można użyć mydła potasowego – ok. 1/5 łyżeczki. Zarówno płyn, jak i mydło sprawi, że środek pozostanie na roślinie, a nie spłynie z niej.

Oprysk z sody i oleju na mszyce i szkodniki

Innym sposobem na pozbycie się mszyce i innych szkodników roślin jest oprysk z sody i oleju. Ćwierć łyżeczki sody oczyszczonej rozpuszcza się w litrze wody i dodaje pół łyżeczki oleju jadalnego. Dodatek oleju

sprawia, że oprysk „trzyma się” na roślinie, ale pomaga też zniszczyć owady (uniemożliwia im oddychanie). Innym wariantem tego przepisu jest rozpuszczenie 1 łyżeczki sody w 1/3 szklanki oleju. Następnie 2 łyżeczki tego roztworu rozpuszcza się w szklance wody i stosuje jako oprysk (wystarczy na kilka zastosowań).

Soda na mączniaka

Soda pomoże również zwalczać choroby grzybowe, w tym mączniaka, który jest równie popularny, co uciążliwy (bardzo często atakuje m.in. floksy, róże, berberysy, ale też wiele innych roślin). Trudnym do przeoczenia objawem tej choroby jest biało-szary nalot pokrywający liście i pędy. Oprysk z sody można stosować także na inne choroby grzybowe, które często pojawiają się na roślinach ogrodowych, takie jak plamistość liści czy rdza.

Oprysk na mączniaka robi się podobnie jak oprysk na mszyce. W litrze wody rozpuszcza się ½ łyżeczki sody i dodaje 5 ml szarego mydła (najlepiej, żeby było to mydło potasowe; są także dostępne tzw. mydła ogrodnicze).

Jak stosować opryski z sody



Opryski z sody, podobnie jak inne ekologiczne środki, są skuteczne, ale nie działają tak radykalnie i szybko, jak środki chemiczne. Dlatego opryski przeciw szkodnikom i chorobom trzeba powtarzać kilka razy, w odstępie 5-7 dni. Warto też je stosować jak najwcześniej po zauważeniu mszyc itp. lub pierwszych objawów choroby, bo wtedy będą najskuteczniejsze. Ważna jest tu systematyczność stosowania. Natomiast nie kierujemy się metodą „im więcej, tym lepiej”, bo nawet naturalne środki mogą uszkodzić rośliny, szczególnie młode. Dlatego nie zmieniamy proporcji składników.

Soda na mrówki

Mrówki w ogrodzie pełnią pożyteczną rolę i nie należy ich zwalczać w każdym przypadku. Ale w niektórych przypadkach mogą być uciążliwe. Ich dodat-

kową wadą jest to, że wspomagają mszyce. Jeśli koniecznie chcemy pozbyć się mrówek, możemy również zastosować sodę. Wystarczy posypać nią miejsca, z których chcemy pozbyć się mrówek. Uważajmy jednak na rośliny, bo bezpośrednio zastosowana soda uszkodzi je, a zastosowana w większych ilościach – przeniknie do ziemi i może ograniczyć rozwój roślin.

Sodę na mrówki można również wymieszać z cukrem pudrem. Uwaga: soda zabije mrówki. Zanim sięgniemy po tak radykalną metodę – wypróbujmy cynamon. Mrówki nie znoszą jego zapachu, jednak bezpośrednio nie jest on dla nich szkodliwy. Wystarczy rozsypać cynamon na ich ścieżkach, czy w miejscach, z których chcemy się ich pozbyć.

Jeśli zauważymy mrówki wędrujące po roślinach, to naj-

prawdopodobniej znajdują się na nich mszyce (mrówki zjadają wytwarzaną przez nie spadź, natomiast nie są zainteresowane roślinami). W takim przypadku – trzeba pozbyć się przede wszystkim mszyc.

Soda oczyszczona na chwasty

Właściwości sody można także wykorzystać do walki z chwastami, bo może ona służyć jako naturalny herbicyd. Jednak sodę na chwasty warto stosować w tych miejscach, gdzie nie uprawiamy innych roślin (uszkodzi ona wszystkie). Dobrze sprawdzi się np. do oczyszczania szczelin między płytami lub kostkami na ścieżkach i tarasach. Sodą można posypać młode rośliny, co zahamuje ich rozwój (tak samo można wykorzystać ocet).

Jednak najskuteczniejszą metodą jest najpierw ręcznie usunąć chwasty, a potem posy-

pać miejsca sodą. Dzięki temu si poziom pH (zmienia odczyn co przedłuży trwałość kwiatów. nie będą odrastać. Pamiętajmy ziemi na bardziej zasadowy). (e-ogrodek.pl)

Soda dla kwiatów ciętych

Soda może mieć jeszcze jedno zastosowanie dla roślin – tym razem ciętych. Niewielką ilość należy wsypać do wazonu i rozpuścić w wodzie. Soda odkazi wodę (a także ją zmiękczy),

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

„Technologie domowej retencji”

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju chce zainspirować polskich przedsiębiorców do tworzenia innowacyjnych technologii i systemów do magazynowania oraz wykorzystywania wody deszczowej w domach, budynkach mieszkalnych czy szkołach. Służy temu najnowsze przedsięwzięcie „Technologie domowej retencji”, finansowane z Funduszy Europejskich w ramach Programu Inteligentny Rozwój. W jego wyniku powstaną innowacyjne wieloobiegowe systemy retencjonowania, magazynowania i oczyszczania wody deszczowej, wody szarej oraz wody czarnej.

Zrównoważony system gospodarowania wodą to poważne wyzwanie rozwojowe, w obliczu którego stoi Polska. Skutki podejmowanych bądź zaniechanych obecnie działań odczują przyszłe pokolenia. Jesteśmy dziś krajem z grupy najuboższych w zasoby wodne w całej Europie, a przy tym nękanym suszami. Eksperci biją na alarm: Polsce grozi stepowanie. Żeby odwrócić ten trend, potrzebna jest m.in. retencja wody na miejscu, tam gdzie ona spadła w postaci deszczu.

Na jednego mieszkańca naszego kraju przypada trzy, a nawet cztery razy mniej wody niż na przeciętnego Europejczyka. Niższe wskaźniki mają tylko Czechy, Dania, Cypr i Malta. Podczas suszy zasobność ta spada o kolejne 50%. Zasoby wody pitnej zmniejszają się na całym świecie. Jedną z odpowiedzi na ten proces jest jej retencja na małą oraz dużą skalę.

Według danych PGW Wody Polskie z marca 2020 roku, aktualnie w Polsce odzyskujemy zaledwie 6,5 proc. wody opadowej, a potrzebujemy zwiększyć tę ilość przynajmniej dwukrotnie. Obecnie głównym sposobem jej odzyskiwania jest tworzenie specjalnych zbiorników retencyjnych, w których zabezpieczane są miliony litrów szkieletnych wody. Przykładowo w Hiszpanii funkcjonuje ich 1 900, a retencja sięga 45%. W naszym kraju zbiorników gromadzących powyżej 1 mln m³ (1 hm³) wody jest około 100. Alternatywne rozwiązanie to tworzenie rozproszonego systemu składającego się z milionów mniejszych zbiorników zainstalowanych na posesjach domów jednorodzinnych oraz budynków użyteczności publicznej.

Boom na mikroretencję

W ostatnich latach na całym świecie rośnie popularność technologii domowej retencji, czyli gromadzenia np. deszczówki na własny użytek. Narodowe Centrum Badań i Rozwoju, rozpoczynając przedsięwzięcie „Technologie domowej retencji”, postawiło sobie za cel opracowanie nowoczesnej instalacji, która dzięki zastosowaniu technologii informatycznych będzie aktywnie zarządzać procesem gromadzenia i wykorzystywania wody opadowej w oparciu o dane dotyczące charakterystyki jej zużycia oraz prognozy pogody.

Systemy, które opracowujemy, będą połączone z prognozą pogody, a zarządzanie odzyskiwaną wodą będzie inteligentne i autonomiczne. Urządzenie będzie nas informować, czy użytkownik może np. umyć auto lub podlać ogródek. W projekcie stawiamy na prostotę. Chcemy dać ludziom technologię, która poinformuje ich, ile wody jest w zbiorniku, ile można jej zużyć, żeby zostało tyle, aby móc się umyć oraz zrobić pranie. Takie kompleksowe wieloobiegowe systemy jeszcze nie istnieją, chcemy je opracować i zostać pionierami tej technologii – mówi **Wojciech Kamieniecki**, dyrektor Narodowego Centrum



Badań i Rozwoju.

Gromadzenie deszczówki

Obniżające się zasoby wód gruntowych oraz głębinowych stanowią coraz większe wyzwanie, które nieuchronnie zbliża nas do stanu suszy hydrologicznej. Zjawisko występuje, gdy rezerwy wody dostępne we wszelkich naturalnych zbiornikach wodnych spadną poniżej lokalnie przyjętego progu. Ten ostatni etap rozwoju suszy przejawia się wyraźnym obniżeniem poziomu wód podziemnych w stosunku do średniego stanu i wysychaniem studni. Według prognoz sytuacja ta będzie się jeszcze pogarszać, co będzie skutkować okresowymi deficytami wody pitnej.

Dlatego w najbliższych latach konieczne staje się wypracowanie rozwiązań w zakresie mikroretencji, szczególnie w przypadku gospodarstw domowych oraz wspólnot mieszkaniowych. Oprócz zachęt w po-

staci np. dotacji czy rozwiązań podatkowych, uzasadnione jest opracowanie inteligentnych systemów do gospodarowania wodami opadowymi, wykazujących realne korzyści w porównaniu ze stosowanymi obecnie instalacjami biernymi. Warto podkreślić, że gromadzona deszczówka jest doskonałym źródłem darmowej wody dla wszystkich domowych potrzeb, takich jak mycie, pranie, zmywanie itp. Może też później służyć do podlewania ogrodu. Jej rozsączanie w ogrodzie zasila systemy korzenne pobliskich drzew, które z kolei przeciwdziałają tworzeniu się „wysp ciepła”. Dodatkowa korzyść to oszczędności w budżecie domowym w zakresie kosztów wody i odprowadzania ścieków.

Oprócz ochrony przed suszą i deficytem wody musimy zabezpieczać się przed powodzią. Postępujące utwardzanie powierzchni miast i przedmieść

powoduje odpływ aż 60-75% wody deszczowej do kanalizacji miejskiej. To z kolei, z uwagi na nasilające się zmiany klimatu i związane z nimi ekstrema pogodowe, powoduje przeciążenie sieci kanalizacyjnej i nagłe powodzie w miastach. Rozwiązanie dla tej sytuacji stanowi rozproszone gromadzenie wody deszczowej w systemach, magazynowanie jej na okres bezdeszczowy, a w przypadku przepełnienia zbiornika – kierowanie jej do skrzynek rozsączających. To nowe, holistyczne podejście jest bliskie NCBR, ponieważ pozwala na zrównoważony rozwój miast i tworzy komfortowe warunki do życia dla ich mieszkańców.

Więcej na stronie NCBR

Redaktor

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Dworzec Wałbrzych Główny otwarty po modernizacji

Od 27 maja 2021 r. pierwsi podróżni skorzystali ze zmodernizowanego dworca Wałbrzych Główny.

Modernizacja dworca i jego otoczenia trwała nieco ponad półtora roku. Była realizowana w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 z dofinansowaniem ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Dzięki niej pochodzący z 1867 roku obiekt odzyskał historyczne piękno. Renowacji poddano ceglana elewację wraz z detalami architektonicznymi. Po oczyszczeniu cegły odkryto na niej geometryczne wzory wykonane z ciemnozielonej szklawionej cegły. Uwagę zwracają również grafitowe kolumny zlokalizowane przy wejściach głównych oraz pomiędzy niektórymi oknami, a także odtworzona na wzór oryginalnej ciemnobrązowa stolarka okienna i drzwiowa. Całość uzyskanego efektu estetycznego podkreśla nowa iluminacja dworca.

Kolej w województwie dolnośląskim przyciąga coraz większą liczbę podróżnych, którzy z pewnością docenią oddanie do użytku nowoczesnego budynku dworca w Wałbrzychu. Historyczny budynek przebudowany zgodnie z dzisiejszymi standardami będzie stanowił przyjazną przestrzeń dla wszystkich pasażerów. Właśnie taka powinna być infrastruktura kolejowa, również ta dworcowa. Program Inwestycji Dworcowych,

w ramach którego został przebudowany dworzec w Wałbrzychu, to największy program modernizacji dworców kolejowych w naszej historii. Dzięki niemu polski rząd przeznaczy do 2023 r. prawie 2 mld zł na blisko 200 dworców – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Prawdziwą metamorfozę przeszło wnętrze budynku. Stało się funkcjonalne, nowoczesne i przystosowane do współczesnych standardów obsługi podróżnych przy jednoczesnym poszanowaniu dla jego walorów architektoniczno-historycznych. Przestrzeń obsługi podróżnych jest utrzymana w jasnej kolorystyce. Ściany holu posiadają geometryczny kasetonowy deseń, a w dolnej ich części wykonano okładzinę z ciemnozielonej płytki szklawionej. Taka kolorystyka doskonale pasuje do odtworzonych na wzór oryginalnych geometrycznych ceramicznych posadzek. Z równie dużą pieczołowitością odtworzono wystrój poczekalni. Na ścianach przywrócono drewniane boazerie i wzorzyste tapety, a na podłodze oryginalną posadzkę. Podano tam również renowacji grafitowe żeliwne kolumny, które jeszcze niedawno były całkowicie niewidoczne, bo zamurowane w ścianie. Poza estetyką zadbane również o komfort obsługi podróżnych. Umieszczono w niej nowe ławki, gabloty z rozkładem jazdy pociągów oraz elektroniczne tablice przyjazdów i odjazdów pociągów.

Na parterze budynku zlokalizowano również toalety (w tym dla osób z niepełnosprawnościami), pomieszczenie dla opiekuna z dzieckiem, posterunek Straży Ochrony Kolei oraz lokale pod wynajem. Natomiast na piętrze będą mieścić się biura PKP CARGO SA.

Dworzec Wałbrzych Główny to kolejna, bo już 15. inwestycja, którą zakończyliśmy w województwie dolnośląskim w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023. Dzięki niej dworzec nie tylko odzyskał historyczny blask, ale stał się również obiektem funkcjonalnym, nowoczesnym, bezpiecznym i przyjaznym środowisku – stwierdził Ireneusz Maślany, członek zarządu PKP SA.

Rola dworców kolejowych w sprawnie funkcjonującym transporcie kolejowym jest trudna do przecenienia. Dzięki wsparciu środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko mamy kolejny odnowiony, bezpieczny i ekologiczny obiekt infrastruktury kolejowej. Cieszę się, że fundusze unijne, poprzez znaczne dofinansowanie projektów, w sposób istotny przyczyniają się do rozbudowy i odnowy polskich obiektów kolejowych, pozytywnie wpływając m.in. na wskaźnik wzrostu gospodarczego Polski – powiedziała Joanna Lech, p.o. dyrektora Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Podczas przebudowy wprowadzono wiele usprawnień dla

osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Zlikwidowano bariery architektoniczne, zamontowano oznaczenia w alfabecie Braille'a, tablice dotykowe z planami dworców oraz ścieżki prowadzące wewnątrz obiektu oraz jego otoczeniu. Ułatwią one przemieszczanie się osobom niewidomym i niedowidzącym.

Dzięki przebudowie dworzec stał się bardziej ekologiczny i bezpieczny. Zamontowano w nim nowe energooszczędne oświetlenie w technologii LED wraz z automatyką sterującą. Natomiast w celu ograniczenia strat ciepła wykonano ocieplenie budynku od wewnątrz oraz montaż stolarki okiennej i drzwiowej o niskim współczynniku przenikalności ciepła. W celu optymalizacji zużycia energii elektrycznej, ciepłej i wody zamontowane w budynku urządzenia i systemy będą nadzorowane przy

pomocy systemu BMS (Building Management System). Z kolei poprzez montaż nowoczesnych systemów bezpieczeństwa – monitoringu, kontroli dostępu, sygnalizacji włamania i napadu oraz przeciwpożarowych – poprawie uległo bezpieczeństwo osób i mienia.

Znaczną metamorfozę przeszło bezpośrednie otoczenie dworca. Całkowicie na nowo zaprojektowano organizację ruchu w jego sąsiedztwie. Na placu, wokół centralnie zlokalizowanej wyspy z zielenią i ławkami, umiejscowiono zatoczkę dla autobusów wraz z wiatą, miejsca postojowe dla samochodów, w tym elektrycznych oraz typu kiss&ride, a nieco bliżej wejścia do dworca, miejsca dla osób z niepełnosprawnościami, rodzin z dziećmi, motocykli oraz wiatę rowerową, pod którą znalazły się 24 stojaki dla jednośladów.

W ramach inwestycji wybudowano również nowe chodniki oraz zamontowano elementy małej architektury (oświetlenie, kosze, ławki). Z boku dworca powstał także nowy parking dla samochodów służbowych.

Łączny koszt zakończonej inwestycji to 33,5 mln złotych.

Wałbrzych Główny jest 15. dworcem kolejowym w województwie dolnośląskim zmodernizowanym w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023. W ramach tego samego programu trwa obecnie przebudowa dworców w Boleśławcu i Węglińcu, a kolejne dwie inwestycje w Oławie i Oleśnicy są na etapie przygotowania.

Szymon Huptys
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Polski wniosek kierunkowo zaakceptowany przez Radę ICAO

27 maja 2021 r. odbyło się posiedzenie Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego ICAO w sprawie rozpoczęcia badania okoliczności niedzielnego incydentu związanego z wymuszonym lądowaniem samolotu cywilnego w Mińsku. Jest to procedura z art. 55 ust. e) Konwencji chicagowskiej. Polski wniosek o wszczęcie niezależnego śledztwa w tej sprawie został kierunkowo zaakceptowany.

Premier RP Mateusz Morawiecki wyraził podczas ostatnie-

go posiedzenia Rady Europejskiej oczekiwanie, że zostanie przeprowadzone niezależne śledztwo, które ma odpowiedzieć na pytania powstałe po incydencie lotniczym z 23 maja. W nawiązaniu do tego stanowiska strona polska złożyła wniosek w sprawie podjęcia przez ICAO śledztwa mającego na celu wyjaśnić okoliczności zdarzenia. W niedzielę 23 maja samolot linii Ryanair wykonujący rejs z Aten do Wilna wykonał wymuszone lądowanie na lotnisku w Mińsku.

27 maja 2021 r. odbyło się posiedzenie Rady ICAO w spra-

wie rozpoczęcia procedury z art. 55 ust. e) Konwencji chicagowskiej. W posiedzeniu strona polska była reprezentowana przez Andrzeja Adamczyka, Ministra Infrastruktury oraz Piotra Samsona, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Po wysłuchaniu wyjaśnień strony białoruskiej i stanowisk przedstawionych przez Polskę, Litwę i Irlandię, zdecydowana większość członków Rady kierunkowo poparła stanowisko o podjęciu przez ICAO badania sprawy incydentu na Białorusi. Oznacza to, że badanie przedmiotowego incydentu będzie

rzetelnie przeprowadzone przez niezależną agendę wyspecjalizowaną ONZ.

Decyzja Rady ICAO to sukces Polski. Większość państw poparła nasz wniosek, dzięki czemu będzie możliwe przeprowadzenie niezależnego docho-

dzenia w sprawie incydentu lotniczego na Białorusi – powiedział Prezes ULC Piotr Samson.

Według zapowiedzi przewodniczącego Rady ICAO, ostateczna Decyzja Rady w tej

sprawie zostanie ogłoszona w przyszłym tygodniu.

Wypowiedź Prezesa ULC: <https://we.tl/t-67KfKWIAE>

dr Szymon Hupłyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Program szczepień powinien być szybko uelastyczniony

Młodzi ludzie niezbyt chętnie szczepią się przeciw COVID-19. Statystyki podają, że w grupie wiekowej między 18 a 23 rokiem życia robi to jedynie co piąty Polak. Studenci i młodzież szkolna są głównym strumieniem rozchodzenia się wirusa SARS-CoV-2 z uwagi na dużo większą potrzebę bezpośredniego kontaktu, niż mają ją osoby starsze. O uelastycznienie programu szczepień w taki sposób, aby umożliwiał studentom oraz pracownikom szkół wyższych nabycie odporności przed rozpoczęciem nowego roku akademickiego 2021/2022, apeluje Konferencja Rektorów Akademickich Szkół Polskich, której honorowym przewodniczącym jest prof. Jan Szmidt, rektor Politechniki Warszawskiej, podwójnej kadencji w latach 2012-2020.

Panie profesorze, z czego wynika niechęć studentów do szczepień przeciw COVID-19?

Z utrudnień w dostępie do tych szczepionek. Studenci zniechęcają się poszukiwaniami

miejsz gdzie mogliby się zaszczepić, a także sztywnymi terminami podawania pierwszej i drugiej dawki. Często wiążą się to z koniecznością przemieszczania się na dużych odległościach, żeby tego dokonać. To na pewno nie sprzyja szczepieniom przeciw COVID-19. Jeżeli ktoś otrzymał pierwszą dawkę szczepionki AstraZeneca czy Pfizer w Warszawie, a mieszka na wybrzeżu, to jest ogromny wysiłek, żeby stawić się w stolicy po drugą dawkę. To są też dodatkowe koszty związane z takim przejazdem, zwłaszcza dla studentów. Szczepionka powinna być łatwo dostępna w publicznych miejscach na terenie całego kraju. Można do tego wykorzystać centra handlowe, osiedla akademickie, centra kulturalne, punkty mobilne. Wymaga to jednak zmian z organizacji programu szczepień.

System rejestracji też powinien być dostosowany do oczekiwań młodych ludzi?

Jak najbardziej. Młodzi ludzie się nie szczepią, bo jak mają się gdzieś logować, dzwonić i oczekiwać na połączenie z infolinią to tracą cierpliwość. Nie każdy ma szczęście,

żeby się szybko dodzwonić. Zniechęcają się zbyt długim oczekiwaniem na połączenie i rezygnują z zapisania się na szczepienia. Znacznie prościej byłoby to robić przez jakiś e-pułap i wybierać sobie najbardziej dogodne terminy do szczepień, a także miejsce w którym można przyjąć obydwie dawki bez niepotrzebnej peregrynacji po kraju, albo stania w długich kolejkach. Nie każdy bowiem decyduje się na przyjęcie jednorazowej szczepionki Johnson & Johnson. W przypadku pozostałych obowiązują dwie dawki i bywa, że są utrudnienia w dostępie do tych szczepionek. Nawet jak ktoś przyjmie jedną, to może na drugą dawkę czekać dłużej niż wynikało to z harmonogramu, bo np. nie dowieziono ich do punktu szczepień w przewidzianym terminie. Zderzenie z taką rzeczywistością może być bardzo irytujące dla młodych ludzi.

Rząd deklaruje, że od 1 lipca szczepienie drugą dawką będzie możliwe w dowolnym punkcie. Czy to będzie motywować do szczepień?

Jeśli chodzi o studentów, to zmiana w programie szczepień dopiero od lipca będzie bardzo



spóźniona. To już powinno być wprowadzone, a nie dopiero za 4 tygodnie, kiedy młodzi ludzie wyjadą już na wakacje nad morze, w góry czy też za granicę. Przy szczepionce AstraZenecą na drugą dawkę trzeba czekać trzy miesiące. Skrócenie tego terminu jest możliwe, ale wiąże się z pewnym ryzykiem. Ekspertci przestrzegają, że mogą pojawić się powikłania jeśli nie dotrzyma się tego terminu. Łatwo policzyć, że jeśli studenci otrzymają pierwszą dawkę tej szczepionki w wakacje, to z pewnością nie zdążą przyjąć drugiej, przed rozpoczęciem roku akademickiego. Może się to udać w przypadku innych szczepionek, ale nie ma żadnych gwarancji, że studenci będą się szczepić w wakacje jeśli nie będzie maksymalnych ułatwień w tym zakresie. Powinni mieć możliwość decydowania o terminie i miejscu szczepienia bez żadnych utrudnień. Dotyczy to także każdej innej osoby, żeby nie komplikować jej planów urlopowych czy wakacyjnych. Ten system powinien być uelastyczniony już teraz, a nie dopiero w lipcu.

Apel Konferencji Rektorów Akademickich Szkół Polskich w sprawie intensyfikacji programu szczepień może przyspieszyć te działania?

Mamy taką nadzieję, ponieważ jesteśmy mocno zaniepokojeni całą tą sprawą. Jeśli warunki

ki pandemiczne nie zmieniają się na gorsze studenci powrócą do nauki stacjonarnej na uczelniach od 1 października. Nie trudno przewidzieć skutki jeśli niezaszczepieni przeciw COVID-19 studenci zamieszkają w akademikach i będą wspólnie biesiadować. Młodość ma przecież swoje prawa i nie da się takich kontaktów w żaden sposób ograniczyć. Trzeba też pamiętać, że część osób choruje bezobjawowo, ale może nieświadomie zarażać innych. Nie możemy dopuścić do ponownego lockdownu. Im więcej osób się zaszczepi tym ryzyko powrotu epidemii jesienią, będzie mniejsze. Niektórzy eksperci przestrzegają przed czwartą falą epidemii. Nie możemy tych ostrzeżeń lekceważyć, dlatego należy się zabezpieczyć przez rozprzestrzenianiem się wirusa. Nie chcielibyśmy ponownie kształcić w formule zdalnej, bo to ma swoje konsekwencje dla poziomu nauczania. Studenci muszą korzystać ze stacjonarnych zajęć w laboratoriach przyrodniczych, technicznych i innych. W trosce o to, żeby wróciła normalność KRASP zaapelował o uelastycznienie

nie programu szczepień.

Jaką treść zawiera stanowisko Konferencji Rektorów Akademickich Szkół Polskich?

Jest to apel o intensyfikację i uelastycznienie programu szczepień w taki sposób, aby umożliwić studentom, w tym również zagranicznym oraz pracownikom szkół wyższych nabycie odporności zbiorowej przed rozpoczęciem nowego roku akademickiego. Pracownicy administracyjni, z którymi studenci się najczęściej kontaktują np. w dziekanatach, a także cała kadra techniczna nie mogli się zaszczepić na uczelniach. Byli nimi objęci tylko pracownicy naukowcy, którzy mieli zdecydowanie rzadszy kontakt z młodzieżą akademicką, ponieważ wykłady i zajęcia odbywały się w trybie zdalnym. To powinno się szybko zmienić. W naszej ocenie rząd powinien podjąć szereg działań, umożliwiających zaszczepienie się wszystkim osobom w łatwo dostępnych miejscach publicznych obiema dawkami.

Postulujemy też prowadzenie akcji szczepień w miejscowościach turystycznych w okre-

sie wakacyjnym bez konieczności wcześniejszego rejestrowania się, tak samo jak zrobiono to już w maju w kilku miastach, co przyniosło bardzo dobry efekt. Setki osób skorzystało z takiej możliwości. Potrzebne jest również prowadzenie społecznej kampanii prozdrowotnej, wykorzystującej wyniki badań dla wyjaśnienia ludziom skuteczności tego typu działań.

Efektywna realizacja programu szczepień przeciwko COVID-19 jest fundamentalnie ważne dla zdrowia obywateli, funkcjonowania instytucji publicznych i gospodarki. Jest też warunkiem koniecznym dla zapewnienia bezpiecznego dostępu do kultury, edukacji oraz dla pełnej realizacji swoich misji przez uczelnie, w tym normalnego funkcjonowania procesu kształcenia. Środowisko akademickie ma nadzieję, że nasz apel przyniesie skutek i będziemy mogli bez większych problemów rozpocząć rok akademicki.

Z prof. Janem Szmidtem rozmawiała Jolanta Czudak

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Ciąg dalszy ze s.1

Jedynym ograniczeniem wolności akademickiej jest prawda

Wolność akademicka nie może polegać na głoszeniu w przestrzeni uczelni opinii i poglądów ignorujących wiedzę i metodologię badań naukowych. Stanowisko Konferencji Rektorów Akademickich

Szkół Polskich (KRASP) jest w tej sprawie jednoznaczne. Regulacje zawarte w Konstytucji RP, ustawie Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce regulują tę kwestię w sposób wystarczający. Procedowanie projektu nowelizującego usta-

wę o szkolnictwie wyższym i nauce w zakresie tzw. rozszerzenia wolności akademickiej o propozycje Ministerstwa Edukacji i Nauki jest bezzasadne, tłumaczy prof. Wiesław Banyś, rzecznik KRASP i członek wielu krajowych i między-



narodowych organizacji akademickich.

Panie profesorze, co znajduje się w tzw. pakiecie wolności akademickiej, skierowanym przez MEiN do zaopiniowania przez KRASP?

Ministerstwo Edukacji i Nauki przygotowało późną jesienią ubiegłego roku projekt nowelizacji ustawy Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, który przewiduje m.in., że wyrażanie przez nauczycieli akademickich przekonań religijnych, światopoglądowych lub filozoficznych nie będzie stanowiło przewinienia dyscyplinarnego. Projekt ten został skierowany do zaopinio-

wania w trybie prekonsultacji przez m. in. Konferencję Rektorów Akademickich Szkół Polskich i Radę Główną Nauki i Szkolnictwa Wyższego, ustawowych reprezentacji środowiska akademickiego. Stanowiska tych gremiów były bardzo krytyczne wobec proponowanych przez MEiN zmian w ustawie, szczegółowo przedstawione i uargumentowane. Podkreślano m. in., że wolność akademicka polega na przekazywaniu wiedzy naukowej i dyskusjach opartych o kryteria naukowości, a nie na przedstawianiu własnych przekonań religijnych czy światopoglądowych. Uniwersytet nie jest miejscem głoszenia tego

typu poglądów a tzw. „wzmocnienie wolności nauczania, wolności słowa, badań naukowych, ogłaszania ich wyników oraz debaty akademickiej” nie może polegać na tym, że się będzie utożsamiało debatę akademicką z pogawędką przy kawie, gdzie można powiedzieć wszystko i nie przedstawiać żadnych argumentów naukowych. Nie można dopuścić do tego, żeby na uczelni ktoś głosił ex cathedra np. że ziemia jest płaska, holokaustu nie było, albo przedstawiał inne treści niezgodne z aktualnym stanem wiedzy i niekontrolowanymi przez metodologię naukową, a środowisko, w tym władze uczelni,

nie będzie miało prawa na to zareagować. Zgromadzenie Plenarne KRASP w listopadzie 2020 roku krytycznie odniosło się do zmian proponowanych w ustawie Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce, a w styczniu br. KRASP przekazał ministrowi Przemysławowi Czarnekowi stanowisko wzywające do wycofania projektu ustawy z dalszego procedowania.

Resort projektu jednak nie wycofał i ponownie przekazał go do oceny środowiska akademickiego na początku maja. Były w nim jakieś zmiany?

Nie zmieniono nic w treści ocenianego krytycznie projektu, skierowanego ponownie do naszej oceny w trybie konsultacji. KRASP podtrzymał 21 maja negatywne stanowisko Zgromadzenia Plenarnego z 20 listopada ub. r., podobnie zresztą jak wiele innych instytucji, w tym Rada Główna Nauki i Szkolnictwa Wyższego czy Akademia Młodych Uczonych PAN. Podczas wielomiesięcznej dyskusji środowisko akademickie wielokrotnie zwracało uwagę na fakt, iż wolność wypowiedzi pracowników uczelni musi wiązać się z odpowiedzialnością naukowców za przestrzeganie kryteriów naukowości w pracy badawczej i dydaktycznej. Wolność akademicka nie może polegać na głoszeniu w przestrzeni uczelni opinii ignorujących wiedzę i metodologię badań naukowych. Proponowane zmiany stwarzają dodatkowo niebezpieczeństwo przenikania do debaty akademickiej nie tylko poglądów nienaukowych, ale także poglądów ekstremalnych, zwalniając pracowników nauki z odpowiedzialności za wygłaszane poglądy. To nie licuje z etyką akademicką, to nie po to zostały utworzone uniwersytety. KRASP zaapelował do ministerstwa o

wzięcie pod uwagę bardzo licznych głosów krytyki wyrażonych przez środowiska akademickie, w tym przez ciała ustawowo instytucjonalnie je reprezentujące, podczas pięciomiesięcznej debaty nad tzw. „pakietem wolnościowym”.

Jakiej reakcji na te opinie spodziewała się Konferencja Rektorów Akademickich Szkół Wyższych?

Mieliśmy nadzieję, że resort weźmie pod uwagę oczywiste merytoryczne argumenty, które zostały przedstawione, i odstąpi od dalszego procedowania tego projektu. Rektorzy uniwersytetów wielokrotnie podkreślali bowiem, że dotychczasowe regulacje zawarte w ustawie Prawo o szkolnictwie wyższym i nauce oraz przepisach wewnętrznych uczelni regulują prawo do wolności wypowiedzi w wystarczającym stopniu. Dodatkowa regulacja w tym zakresie nie jest potrzebna, zwłaszcza taka, która wprowadzałaby możliwość niekontrolowanego prezentowania studentom nienaukowych poglądów zamiast wiedzy.

Minister edukacji i nauki Przemysław Czarnek uznał negatywne stanowisko dotyczące pakietu wolnościowego za skandal. Zarzucił, że KRASP występuje przeciwko Konstytucji RP. Ta wypowiedź zaskoczyła środowisko akademickie?

Smutne jest to, że minister używa języka, delikatnie mówiąc, nieeleganckiego, który nie przystoi nie tylko uczonemu, ale także urzędnikowi państwowemu w cywilizowanym kraju w środku Europy w XXI-y wieku. Ignorowanie naszych głosów i te epitety odbieram jako wyraz niemocy wobec poważnych argumentów środowiska i miałości argumentów używanych przez pana ministra do promo-

wania tzw. pakietu wolnościowego. Jest to jednocześnie niepotrzebne działanie konfrontacyjne i lekceważące tak zasady dialogu społecznego, jak i samych bardzo wielu uczonych, także tych, którzy działają i są szanowani nie tylko w Polsce, ale również zagranicą m. in. broniąc wolności akademickiej. I to ja jestem zażenowany postawą pana ministra, nie jest bowiem żadnym rozwiązaniem obrażanie ludzi zamiast z nimi, po akademicku, z argumentami na przysłowiowym stole, dyskutować. To tylko wtedy, gdy argumentów brak, niektórzy uciekają się do epitetów. Jest też oczywiste, że KRASP nie łamie Konstytucji RP, nie został wskazany żaden argument na poparcie tego osądu. Nie chce mi się wierzyć, żeby pan minister nie był tego świadom i oczekiwałbym od pana ministra wycofania się z tej obraźliwej wypowiedzi, przekazanej zapewne pośpiesznie w ferworze, mam taką nadzieję, jakiejś emocjonalnej dyskusji.

Panie profesorze, jaki będzie dalszy los tego projektu?

Trudno przewidzieć. Projekt nowelizacji ustawy o szkolnictwie wyższym i nauce ma być przekazany do dyskusji na posiedzeniu rządu i ewentualnie skierowany do Sejmu. Mam nadzieję, że premier i ministrowie wezmą pod uwagę argumenty naszego środowiska akademickiego i ciał ustawowo instytucjonalnie je reprezentujących, a nie jakichś jednostkowych głosów opowiadających o zagrożeniu wolności akademickiej w naszych uczelniach. Jeśli by się jednak tak nie stało, to będziemy przekonywać parlamentarzystów do naszych racji, bo wciąż mamy nadzieję, że nie chodzi w tym projekcie o jakąś ideologię, ale o argumenty, naukę i o poziom

debaty akademickiej w naszym kraju. Jeśli bowiem w czasie wykładów lub zajęć ze studentami, nauczyciel akademicki głosi jakieś prywatne poglądy, które nie mają nic wspólnego z wiedzą naukową, to studenci, całe środowisko naukowe, w tym kierownictwo uczelni nie może udawać, że tego nie słyszy i nie widzi. To nie jest żadna cenzura, jak czasem co poniektórzy chcieliby nazywać takie nietolerowanie nie-nauki i pseudo-nauki w uniwersytetach, ale ochrona uniwersytetu i studentów przed kompromitującymi wypowiedziami, które czasami mogłyby się zdarzyć na sali wykładowej. Stanowisko KRASP i innych instytucji reprezentujących instytucjonalnie środowisko akademickie ma na celu zapobieganie takim sytuacjom. Gdyby projekt nowelizacji ustawy o szkolnictwie wyższym i nauce został uchwalony w formie proponowanej przez MEiN, to doprowadziłoby do zniszczenia zasad naukowości debat akademickich w Polsce i obniżyłby międzynarodowy prestiż naszych uniwersytetów i naszego kraju. Mam nadzieję, że nikt tego nie chce.

Z prof. Wiesławem Banią rozmawiała Jolanta Czudak

Więcej na:

<https://liderzyinnowacyjnosci.com/>

Informacje różne

Ogólnopolski program regeneracji środowiskowej gleb poprzez ich wapnowanie

Celem programu jest wsparcie działań regeneracyjnych gleb zakwaszonych w wyniku oddziaływania czynników antropogenicznych. Informacje o dofinansowaniu oraz co należy zrobić przed złożeniem wniosku do Okręgowej Stacji Chemiczno-Rolniczej znajdują się w dołączonym poniżej pliku PDF.

Do pobrania: [ogólnopolski program regeneracji gleb przez ich wapnowanie.pdf](#)

Ćma bukszpanowa coraz groźniejsza!

Ćma bukszpanowa zazwyczaj pojawia się w kwietniu. Dlatego warto przeprowadzić lustrację roślin i sprawdzić, czy jej gąsienice nie żerują wewnątrz bukszpanu. Jeśli znajdziemy połączone przędzą liście bukszpanu, to zapewne tam spotkamy zielone gąsienice. W dużym nasileniu ćma pojawia się w maju i czerwcu, zwłaszcza przy panujących wysokich temperaturach.

Ćma bukszpanowa została w Polsce zidentyfikowana po raz pierwszy w 2012 roku i od tego czasu coraz bardziej zaznacza swoją obecność przynosząc znaczące

straty ekonomiczne i wizerunkowe w szkołkach, parkach i ogrodach. Zainteresowani powinni poznać biologię tego gatunku, aby prawidłowo z nim postępować.

Warto pamiętać, że jest to motyl nocny. Zapłodnione samice składają na bukszpanie około 20-30 jaj, które są umieszczone na spodniej stronie liści, głęboko wewnątrz krzewu. Z jaj wylęgają się małe 1-2 mm, ale za to bardzo aktywne larwy o zielonkawym zabarwieniu i brązowych wydłużonych pasach. Larwy te są niezwykle żarłoczne, bo już po 4 tygodniach osiągają 4 cm. Następnie gąsienice przepoczwarzają się w zbudowanych z delikatnej przędzy kokonach, które są rozmieszczone na krzewach bukszpanu. Dorosłe osobniki latają od kwietnia do września. Larwy drugiego pokolenia zimują w kokonach, które są zbudowane z 2 liści bukszpanu, bardzo mocno sklejonych przędzą. Zazwyczaj w naszych warunkach rozwijają się 2, rzadziej 3 pokolenia tego motyla.

W sklepach pojawiły się lampy, pułapki feromonowe oraz pułapki lepowe na tego szkodnika. W chwili obecnej zarejestrowanych jest 9 preparatów, z których 2 są chemiczne, a 7 biologiczne.

Ćma bukszpanowa zazwyczaj

atakuje bukszpany. Lubi także tawułę, berberys, trzmielinę, irgę, ostrokrzew, wierzbę i brzozę. Co ciekawe ptaki nie jedzą gąsienic ćmy bukszpanowej, ponieważ zawierają substancje goryczkowe i nie smakują ptakom. Ćma uwielbia gęste bukszpany, w których nie ma odpowiedniego przepływu powietrza. Warto zatem pamiętać, aby każdego roku wykonać cięcie prześwietlające i wygraścić resztki.

Produkty z certyfikatem: Marka Wielkopolska

Od października 2020 roku istnieje regionalny system certyfikacji wysokiej jakości produktów i usług pochodzących z Wielkopolski pod nazwą „Marka Wielkopolska”.

Przedsiębiorcy zainteresowani otrzymaniem Certyfikatu Marki Wielkopolska są proszeni o zapoznanie się z dokumentami umieszczonymi na stronie internetowej www.markaw.pl i złożenie stosownego wniosku, który można składać w trybie ciągłym.

Decyzję o przyznaniu Certyfikatu podejmuje Kapituła Certyfikacyjna złożona z przedstawicieli Zarządu Województwa Wielkopolskiego, Sejmiku oraz Wielkopolskiej Rady Trzydziestu.

W przedostatni dzień marca Certyfikat Marki Wielkopolska przyznano pierwszym 6 producentom i ich produktom.

Wnioski o płatności bezpośrednio i obszarowe tylko przez Internet Przypominamy!

Od tego roku Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa przyjmuje wnioski o przyznanie dopłat bezpośrednich i obszarowych jedynie za pośrednictwem aplikacji internetowej eWniosekPlus. Rolnicy posiadający gospodarstwa poniżej 10 hektarów gruntów ornych nie mają już możliwości złożenia oświadczeń. Od tego roku Agencja nie wysyła również do rolników wersji papierowej wniosku.

Naloty szkodników w zbożach i rzepaku

Obserwowane są naloty chowacza podobnika na plantacje rzepaku oraz skrzypionki na plantacje zbóż. Zalecana jest czujność i obserwacja plantacji pod kątem konieczności zwalczania szkodników.

Nawet 100 tysięcy euro rocznie dla grup i organizacji producentów

Jeszcze do 31 maja 2021 roku Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa (ARiMR) przyjmowała wnioski o wsparcie na działanie „Tworzenie grup producentów i organizacji producentów”, które jest finansowane z Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020. Pomoc jest skierowana do nowych grup producentów rolnych uznanych od 18 sierpnia 2020 roku, składających się z osób fizycznych prowadzących działalność jako mikro-, małe lub średnie przedsiębiorstwo, oraz organizacji producentów uznanych na podstawie ustawy z 11 marca 2004 roku o organizacji niektórych rynków rolnych albo ustawy z 20 kwietnia 2004 roku o organizacji rynku mleka i przetworów mlecznych.

Wsparcia nie mogą otrzymać producenci drobiu, wyrobów z mięsa drobiowego i jego podrobów oraz owoców i warzyw.

Pomoc jest realizowana w formie rocznych płatności przez okres pierwszych pięciu lat działania grupy lub organizacji producentów, liczonych od dnia ich uznania. Maksymalny limit pomocy wynosi 100 tysięcy euro w każdym roku pięcioletniego okresu przyznania wsparcia.

Wnioski o przyznanie pomocy należało składać do dyrektora oddziału regionalnego ARiMR: elektronicznie za pośrednictwem skrzynki podawczej ePUAP lub przesyłką rejestrowaną nadaną w placówce Poczty Polskiej albo osobiście lub przez upoważnioną osobę np. za pośrednictwem wrzutni.

Więcej na dopłaty do kredytów z linii MRcsk

Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa zwiększyła współpracującym bankom na 2021 rok limit środków na dopłaty do kredytów z częściową spłatą kapitału na zakup użytków rolnych przez młodych rolników (z linii MRcsk).

O wsparcie rolnicy mogą ubiegać się w Banku Polskiej Spółdzielczości S.A., SGB-Banku S.A., BNP Paribas Bank Polska S.A., Santander Bank Polska S.A., Krakowskim Banku Spółdzielczym i Banku Spółdzielczym w Brodnicy.

Naturalny inicjator odporności na szkodniki

Na rynku ogrodniczym pojawił się produkt o nazwie MiteMine oferowany przez firmę Osadkowski. Preparat jest przeznaczony do zabezpieczania upraw przed niepożądaną działalnością owadów. Jest to naturalny inicjator odporności rośliny na szkodniki. Można go stosować w takich uprawach jak: cebula, pomidor, sałata, kapusta głowiasta, kapusta pekińska, brokuł, kalafior oraz marchew.

Co zawiera w swoim składzie? MiteMine zawiera specyficznie

sformułowany wapń oraz ekstrakty organiczne o funkcjach inicjujących procesy metaboliczne, dzięki czemu rośliny są mniej podatne na ataki owadów. Produkt poleca się stosować na przemian z insektycydami opryskując uprawę lub też łącząc z nim insektycydy. W celu uzyskania jak najlepszego efektu działania preparat MiteMine zaleca się stosować zapobiegawczo przed pojawieniem się szkodników na roślinie.

Co ważne, preparat posiada certyfikat do stosowania w rolnictwie ekologicznym i można go aplikować od samego początku rozwoju aż do zbioru rośliny uprawnej bez obaw, że zostaną nagromadzone substancje szkodliwe dla konsumenta.

Przygotowano na podstawie informacji z czasopisma „Warzywa”, nr 4/2021.

Dofinansowanie z PROW 2014-2020 do lasów prywatnych

Od 17 maja do 27 czerwca 2021 roku biura powiatowe Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa przyjmują wnioski o przyznanie pomocy na inwestycje zwiększające odporność ekosystemów leśnych i ich wartość dla środowiska. Wsparcie jest finansowane z budżetu Programu Rozwoju Obszarów Wiejskich na lata 2014-2020.

Pomocą mogą być objęte lasy prywatne w wieku 11-60 lat o powierzchni od 0,1 do 40 ha, położone poza obszarami: Natura 2000, rezerwatów przyrody, parków krajobrazowych i narodowych. Więcej informacji znajduje się [na stronie internetowej Agencji Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa](#).

Termin przyjmowania wniosków na dwa poddziałania PROW został wydłużony o miesiąc

Do 30 czerwca 2021 roku został wydłużony termin naboru wniosków na następujące działania premiowe:

- 1/. Poddziałanie 6.1 **Premie dla młodych rolników – premia 150 tysięcy złotych;**
2/. Poddziałanie 6.3 Pomoc na rozpoczęcie działalności gospodarczej na rzecz rozwoju małych gospodarstw, **Restrukturyzacja małych gospodarstw – premia 60 tysięcy złotych.**

Ubezpieczenie upraw

Już połowa maja za pasem, więc czas najwyższy pomyśleć o ubezpieczeniu upraw rolnych. Tym bardziej, że producenci rolni są zobowiązani, aby ubezpieczyć przynajmniej połowę upraw rolnych w swoim gospodarstwie.

Państwo zapewnia dotację w wysokości do 65% składki dla takich ryzyk jak: huragan, powódź, deszcz nawalny, grad, piorun, obsunięcie się ziemi, lawina, susza, ujemne skutki przezimowania oraz przymrozki wiosenne.

Warto zaznaczyć, że odpowiedzialność ubezpieczyciela rozpoczyna się dopiero, gdy minie 14-dniowy okres karencji. Również pula dotacji przeznaczona na ten cel jest ograniczona i może się okazać, że ubezpieczający będzie musiał pokryć całą kwotę składki, jeżeli będzie zwlekał zbyt długo z wykupieniem ubezpieczenia.

KRIR: Apelujemy o niekoszenie trawników!

Krajowa Rada Izb Rolniczych apeluje o niekoszenie trawników. Prośbę swą uzasadnia tym, że w tym roku chłodna pogoda uniemożliwia odpowiednią pracę pszczoł, ich loty i pobieranie pyłku oraz nektaru. W bieżącym roku przez niską temperaturę wszystko jest opóźnione o około 2 tygodnie, także kwitnienie roślin miododajnych.

To z kolei powoduje, że pszczoły i inne owady mają mniej pokarmu. Ponad 80% roślin uprawnych w Europie potrzebuje pomocy zapylaczy, aby zaowocować – bez nich nie moglibyśmy się cieszyć jabłkami, truskawkami, nie byłoby ogórków, fasoli, dyni, papryki i wielu innych owoców i warzyw.

Dlatego KRIR apeluje o niekoszenie trawników, które dostarczają pyłku i nektaru

dla pszczoł i innych owadów zapylających. To co dla nas czasami jest chwastem, dla owadów zapylających jest wspaniałym pożywieniem.

Źródło informacji: agro-news.com.pl

Konkurs dla uczniów dotyczący bezpieczeństwa ruchu drogowego

Uczniów w wieku od 10 do 15 lat zapraszamy do udziału w konkursie na opowiadanie lub bajkę na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego. Konkurs organizuje Główny Inspektorat Transportu

Drogowego we współpracy z Ministerstwem Edukacji i Nauki. **Prace można przysyłać do 4 czerwca 2021 roku.** Rozstrzygnięcie konkursu (ogłoszenie listy laureatów) nastąpi najpóźniej do 21 czerwca. [Kliknij tutaj, aby poznać więcej szczegółów](#)

Przewodnik „Zwiedzaj Polskę. Szlakiem Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego”

Polskę można zwiedzać na wiele sposobów. Jednym z nich jest przewodnik „Zwiedzaj Polskę. Szlakiem Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego”, przygotowany przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi. Przewodnik pokazuje ciekawe zakątki naszego kraju, prowadzi do miejsc, które stały się atrakcyjniejsze przez wykorzystanie środków z Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego. [Przewodnik jest do pobrania na stronie internetowej ministerstwa rolnictwa.](#)

Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa Żywności

7 czerwca będziemy po raz trzeci obchodzić Międzynarodowy Dzień Bezpieczeństwa Żywności, który został ustanowiony w 2018 roku na podstawie rezolucji Zgromadzenia Ogólnego Narodów Zjednoczonych, z inicjatywy Komisji Kodeksu Żywnościowego FAO/WHO. Hasło tegorocznych obchodów brzmi: „Safe food now for a healthy tomorrow”. Z tej okazji

[na stronie internetowej Organizacji Narodów Zjednoczonych do spraw Wyżywienia i Rolnictwa \(FAO\)](#) oraz [na kanale YouTube tej organizacji](#) zostały udostępnione materiały przedstawiające argumenty za tym, dlaczego bezpieczeństwo żywności jest sprawą nas wszystkich.

Zachęcamy do śledzenia strony internetowej FAO. Tutaj znajdują się materiały promocyjne i informacje na temat wydarzeń, które towarzyszą obchodom Międzynarodowego Dnia Bezpieczeństwa Żywności 2021.

Dopłaty do materiału siewnego – nabór wniosków

Podobnie jak w roku ubiegłym, **od 25 maja do 25 czerwca bieżącego roku Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa prowadzi nabór wniosków o przyznanie dopłaty, mającej charakter pomocy de minimis w rolnictwie, z tytułu zużytego do siewu lub sadzenia materiału siewnego kategorii elitarny lub kwalifikowany.** Dopłaty udziela się do powierzchni gruntów ornych obsianych lub obsadzonych materiałem siewnym kategorii elitarny lub kwalifikowany gatunków roślin uprawnych określonych w rozporządzeniu Rady Ministrów. Dopłatami nie są objęte uprawy przeznaczone na przedplon lub poplon. Wysokość pomocy ustala się jako iloczyn deklarowanej przez rolnika we wniosku powierzchni upraw i stawki dopłaty.

Dopłatami obejmuje się materiał siewny kategorii elitarny lub kwalifikowany następujących gatunków roślin uprawnych:

- 1/. Zboża: jęczmień, owies (nagi, szorstki, zwyczajny), pszenica (twarda, zwyczajna), pszenżyto, żyto;
- 2/. Rośliny strączkowe: bobik, groch siewny (odmiany roślin rolniczych), łubin (biały, wąskolistny, żółty), soja, wyka siewna;
- 3/. Ziemiak.

Wielkopolski Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Poznaniu

Ważą się losy polskich portów

Gdynia ma być najtańszym i najszybszym miejscem do zbudowania polskiego portu instalacyjnego. Rząd ma gotowy projekt uchwały, ale na razie jej nie przyjął, bo chrapkę na wiatrowy tort ma też Gdańsk. Czasu jest bardzo mało, jeśli pierwsi inwestorzy w morskie farmy wiatrowe mają w jakikolwiek sposób skorzystać z polskiego portu.

Polskim portem „pierwszego wyboru” przy budowie farm wia-

morzu. A inwestorzy uczestniczący w pierwszej fazie wsparcia morskich farm wiatrowych, prowadzą rozmowy z wieloma portami, nie tylko w Polsce.

Terminal instalacyjny ma powstać do 2024 roku

Zaczyna się wyścig z czasem, by przygotować polski port instalacyjny. – To miejsce, gdzie będą składane i przygotowywane do wysyłki na plac budowy elementy konstrukcyjne – wyjaśnił Zbigniew Gryglas, podczas posiedzenia sej-

Zewnętrznego, inwestycja planuje zrealizować w formule PPP, do końca tego roku ma podpisać umowę z wybranym partnerem. W kwietniu prezes zarządu Morskiego Portu Gdynia Adam Meller wyjaśniał portalowi WysokieNapiecie.pl, że czeka tylko na decyzję rządową wskazującą polski port instalacyjny wraz z kwotą dofinansowania na jego realizację. Prezes w maju został odwołany.

Port w Gdyni już witał się z inwestycyjną gąską, ale czy dosta-



trowych na morzu ma być Port Gdynia. Tak wynika z wielu zapowiedzi przedstawicieli rządu, projektu uchwały Rady Ministrów w tej sprawie oraz z projektu Krajowego Planu Odbudowy. W KPO, przesłanym do Brukseli na początku maja, na port instalacyjny w Gdyni i porty serwisowe przewidziano jako granty 437 mln euro. Na razie to plany, a inwestycje powinny zacząć się jak najszybciej. Na razie w Polsce żaden port nie spełnia kryteriów, pozwalających na wykorzystanie go do budowy czy serwisu farm wiatrowych na

morzu. Według Komisji Infrastruktury. Według KPO, terminal instalacyjny będzie gotowy w czwartym kwartale 2024 roku, ale lepiej by było, gdyby powstał wcześniej. – Przygotowujemy rozwiązanie lokalizacji portu instalacyjnego dla morskich farm wiatrowych. Miejsce zostało wybrane. Będzie to port w Gdyni, i rozwiązanie musi zawierać szereg działań w zakresie uruchomienia instalacyjnego portu do roku 2024 – powiedział minister gospodarki morskiej Marek Gróbarczyk.

Port w Gdyni ma gotową koncepcję inwestycji u nasady Portu

nie zlecenia? Czy wiatr na morzu ma szanse zastąpić węgiel? Gdzie zainwestuje Polski Fundusz Rozwoju? [O tym w dalszej części artykułu na portalu WysokieNapiecie.pl](https://wysokienapiecie.pl/37028-waza-sie-losy-polskich-portow-czy-skorzystaja-na-budowie-farm-wiatrowych/#dalej)

LINK: <https://wysokienapiecie.pl/37028-waza-sie-losy-polskich-portow-czy-skorzystaja-na-budowie-farm-wiatrowych/#dalej>

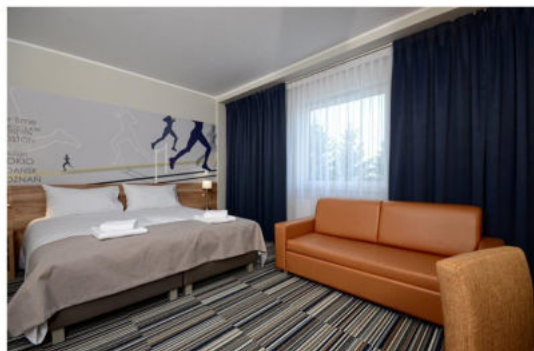
Redaktor

Więcej na: <https://liderzyinnowacyjnosci.com/>



CENTRUM MARATON

HOTEL & SPORT ***



KOMFORTOWE *** POKOJE

SMACZNA KUCHNIA

RELAKS NA PŁYWALNI, W SAUNIE I GRODZIE SOLNEJ

ZAPLECZE REKREACYJNO - SPORTOWE

ZAPRASZAMY DO AKTYWNEGO SPĘDZENIA CZASU.

Centrum Maraton Hotel & Sport ***
ul. Sportowa 6
64-500 Szamotuły
Tel. + 48 61 29 219 61
www.centrummaraton.com