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

Udostępniamy kolejne kilometry szlaku Via Baltica

Ciąg dalszy s.9

Straż Graniczna podpisała umowy ...

Ciąg dalszy s.10

Ciąg dalszy s.18

Dożywotnie utrzymanie i opieka nad psami w Służbie Więziennej

Zapraszamy na:
www.facebook.com/wiesciswiatowe.pl

Czytaj bezpłatnie na:
www.wiesciswiatowe.pl

WIEŚCI ŚWIATOWE

cena 11,00 zł

Nr 02 (114) 01 lutego 2022 miesięcznik

ISSN 2299-5013

Ciąg dalszy s.13

Instytut Ekspertyz Medycznych rozpoczyna pracę

Innowacyjne metody usuwania niepożądanych mutacji w genomie

Ciąg dalszy s.73

Od naszej stałej korespondentki z Francji

KARNAWAŁ

Ciąg dalszy s.3

Ciepło i energia odzyskiwane z odpadów komunalnych

Ciąg dalszy s.92

Ciąg dalszy s.19

Sztuczna inteligencja Chiny kontra USA

Ciąg dalszy s.86

Ciąg dalszy s.2

Samochód ratowniczo-gaśniczy dla OSP Boniewo

Ciąg dalszy s.76

Zwiększamy skuteczność systemu szkolenia

Autostrada A1 Włocławek – Toruń zostanie poszerzona

Ciąg dalszy s.39

Polscy studenci przeprojektowali ...

Ciąg dalszy s.71

Czeka nas rok fotowoltaicznej ...

Ciąg dalszy s.60

Kolej na ekologię

Ciąg dalszy s.38

Dworzec we Władysławowie odzyskuje dawny blask

Ciąg dalszy s.31

Ruszają prace przygotowawcze dla linii kolejowej CPK do Płocka i Włocławka

Ciąg dalszy s.23

Stanowisko w sprawie postępowania ...

Ciąg dalszy ze s.1

Stanowisko w sprawie postępowania dotyczącego niemieckiego sądownictwa

Wiele miesięcy temu niemiecki sąd zapytał Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej o niezależność sądów od polityków w sądownictwie niemieckim. Zapadła cisza. Trybunał nie rozpatruje tej sprawy – powiedział wiceminister sprawiedliwości Sebastian Kaleta na dzisiejszej (17 stycznia br.) konferencji prasowej.

Sąd w Erfurcie (land Turyngia), który zajmuje się tzw. dieselgate stwierdził, że niemieckie sądownictwo nie spełnia unijnych wymagań. Wskazał, że decydujący głos w procesie powoływania sędziów mają w Niemczech politycy. Zwrócił się również do TSUE o orzeczenie, czy niemieckie sądy można traktować jako niezawisłe i bezstronne.

Podwójne standardy

Na podstawie orzeczeń TSUE wobec Polski, sąd w Turyngii stwierdził, że niemieckie sądownictwo ma o wiele dalej idące braki. Zapytał TSUE, czy Niemcy mają sądownictwo spełniające wymogi unijne, czy powinny zmienić swoją konstytucję i sposób powoływania sędziów – podkreślił Sebastian Kaleta.

Sprawa trafiła do TSUE w czerwcu 2020 r. W sprawach dotyczących Polski, Trybunał jest w stanie podjąć szybkie działania. Natomiast w sprawie pytań przesłanych przez niemieckiego sędziego nie ma jeszcze nawet terminu rozprawy. - Wydawałoby się, że TSUE przy okazji pytań od niemieckiego sądu pokaże, jakie standardy co do równości traktowania państw panują w Unii. Mija 20 miesięcy i nie było rozprawy, nie ma nawet opinii Rzecznika – mówił Sebastian Kaleta.

Działania instytucji unijnych przeciwko Polsce nie mają jakiejkolwiek podstawy w prawie. Instytucje UE kreują podwójne standardy. Niektóre państwa mają ślepo przestrzegać orzeczeń, inne, jak Niemcy, nie muszą – dodał wiceminister.

W Niemczech politycy bezpośrednio powołują sędziów na poziomie federalnym odpowiadającym Sądowi Najwyższemu. Decyduje o tym, mogąca składać się nawet w całości z polityków Komisja Wyboru Sędziów – 16 członków to landowi ministrowie, a kolejnych 16 wyłania Bundestag. Gremium ma decydujący wpływ na wybór sędziów pięciu sądów federalnych.

Test dla TSUE

Przyznając sobie prawo ingerowania w organizację wymiaru sprawiedliwości państw członkowskich organy unijne działają poza zakresem swoich kompetencji. Skoro jednak instytucje Unii Europejskiej stosują w odniesieniu do Polski pewne wymagania, to zasadne jest, by regulacje obowiązujące w innych państwach członkowskich również podlegały tej samej ocenie.

Suwerenna równość państw, bez względu na ich polityczną czy ekonomiczną siłę oraz międzynarodową pozycję, jest jedną z podstawowych zasad prawa międzynarodowego. Prawo zaś jest prawem, jeśli obowiązuje wszystkie państwa i jest dla wszystkich równe. Jeśli czyni dla kogokolwiek wyłomy – nie jest już prawem, lecz staje się polityką. Reakcja na skierowane do TSUE pytanie dotyczące niemieckiego sądownictwa jest tego sprawdzianem.

Ministerstwo Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej

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). 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.

Ciąg dalszy ze s.1
Od naszej stałej korespondentki z Francji

KARNAWAŁ

Karnawałem w krajach z tradycjami chrześcijańskimi nazywa się okres od Święta Trzech Króli (od dnia 6 stycznia) do Środy Popielcowej, która jako święto ruchome przypada w tym roku (2022) dnia 2 marca.

Początki karnawału sięgają starożytności, kiedy to organizowano kilkudniowe ceremonie religijne związane z kultami płodności i kultami agrarnymi. Z tego względu dni świąteczne przypadały na koniec zimy i początek wiosny.

W Babilonie przez pięć dni świętowano początek wiosny czcząc boginię Anaitis, zaś w Grecji obchodzono święto budzącej się do życia przyrody, które celebrowano przez trzy dni oddając cześć bogowi płodności, wina i roślinności. Zabawy karnawałowe w Rzymie trwały przez wiele dni i nosiły nazwę Saturnalii na cześć boga rolnictwa, Saturna.

Zarówno w Babilonie, jak i w antycznym Rzymie zabawy polegały na zamianie ról społecznych wśród bawiących się, albowiem biedni mieli prawo przebrać się za bogatych, bogaci - za biednych, niskourodzeni mogli udawać arystokratów, itd. Twarze kryto za maskami, aby uniknąć rozpoznania, a następnie nieprzyjemnych konsekwencji w przypadku przekroczenia ustalonych norm.

W okresie średniowiecza zabawy karnawałowe były potępiane przez Kościół, który zdobył rolę dominującą w społe-

Efektowna maska karnawałowa w Wenecji - pascal-riben-tMiPa7-gAaE-unsplash

Dobry humor jest niezbędny w karnawale.

Gotowi na paradę przebierańców.

Karnawał w czasie pandemii.

Niezbędne w zabawach karnawałowych. cap-g0b5647f60_1920.

King Kong - rzeźba dekorująca Champs-Elysées - Paryż (autor: Ryszard Orliński).

Wyszukane stroje karnawałowe (pascal-riben-unsplash).

Niemieckie ulice zmieniają wygląd w czasie “piątej pory roku”.

Wybór masek karnawałowych jest duży.

czeństwach europejskich oraz narzucał zachowania społeczne. Jednakże w miarę zmian obyczajowych, wladza kontrolna Kościoła musiała złagodnieć wobec niemożliwości totalnego wyeliminowania praktyk uznanych za pogańskie i niezgodne z naukami Kościoła. W konsekwencji przyzwolono z czasem na większe poluzowanie, swobodnych zabaw i żartów. Władze duchowne i świeckie wydały zgodę na szaleństwo karnawałowe z pobudek czysto pragmatycznych, gdyż zezwolenie na odwrócenie porządku społecznego (zamiana ról), złagodzenie rygorów, beztroska zabawa wpływały na uspokojenie nastrojów ludu gotowego w każdej chwili do buntu. Dziś karnawał ma nieco mniejsze znaczenie polityczne, natomiast jest, jak dawniej okazją do zerwania z codzienną rutyną przez uczestnictwo w swobodnych zabawach pełnych humoru i śmiechu.

Karnawał hucznie obchodzony jest w Europie i na kontynencie amerykańskim, ale zabawy karnawałowe odbywały się też od dawna na innych kontynentach, jak na przykład w Australii. Istnieje również tradycja karnawału w Indiach (w stanie Goa), jako pamiątka po kolonialistach portugalskich, podczas której akcentem egzotycznym jest obsypywanie się różnokolorowym proszkiem.

Najbardziej znane i wyjątkowo widowiskowe są obchody karnawału w Rio de Janeiro w Brazylii, gdzie zabawa rozkręca się w ostatni piątek przed Środą Popielcową. Zaczynają się wtedy starannie przygotowane parady uliczne bajecznie wystrojonych uczestników tańczących w rytmie samby.

Z kolei w Wenecji we Włoszech, słynącej ze swoich maskarad karnawałowych można zobaczyć tłumy przebierańców prześcigających się o miano najbardziej wyszukanego i zachwycającego stroju. Ubiory karnawałowe Wenecjan, a zwłaszcza maski karnawałowe to prawdziwe dzieła sztuki, które zachwycają turystów z całego świata.

Inne tradycje ma karnawał w Niemczech. Od XIX wieku kar-

Ciąg dalszy s.61

Ciąg dalszy ze s.1

Udostępniamy kolejne kilometry szlaku Via Baltica

Kierowcy mogą już korzystać z kolejnego fragmentu drogi ekspresowej S61. Odcinek Wysokie – Raczki, o długości 20,2 km, zlokalizowany jest na terenie województw: warmińsko-mazurskiego i podlaskiego. Droga stanowi fragment międzynarodowej trasy Via Baltica łączącej Europę Środkową z państwami bałtyckimi i Skandynawią. Łączny koszt inwestycji, której wykonawcą była firma Budimex, wynosi 484,3 mln zł.

To kolejny fragment międzynarodowego korytarza transportowego Via Baltica, który przekazujemy w tym roku kierowcom do użytkowania. Otwarcie tego dwudziestokilometrowego odcinka drogi S61 jest istotne nie tylko z punktu widzenia Polski, ale i całej Europy Środkowo-Wschodniej. Obraliśmy sobie za cel, że zbudujemy międzynarodową trasę, która bezpośrednio połączy północ i południe Europy. Niech dzisiejszy dzień stanowi dowód na to, że wszystko jest na najlepszej drodze, aby ten cel wykonać - powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

W ramach inwestycji wykonano drogę ekspresową o prze-

kroju dwujezdniowym wraz z drogami serwisowymi. Wyremontowano także drogi lokalne oraz zbudowano urządzenia ochrony środowiska. Ponadto powstało m.in. 25 obiektów inżynierskich oraz węzeł Kalinowo.

Od sierpnia 2021 r. roku kierowcy mogą już korzystać z odcinków S61 na północ od Łomży: Kolno – Stawiski i Stawiski – Szczuczyn. Do czasu zakończenia budowy dwóch odcinków S61 Szczuczyn - Ełk Południe i Ełk Południe - Wysokie ruch tranzytowy z węzła Raczki będzie kierowany tak jak dotychczas, czyli drogą krajową nr 8 w kierunku Augustowa.

Droga ekspresowa S61, łącząc się z drogą ekspresową S8 Wrocław - Warszawa - Białystok, tworzy międzynarodowy korytarz transportowy Via Baltica. Docelowo przejmie on ruch tranzytowy pomiędzy krajami bałtyckimi i Europą Zachodnią.

Budowa drogi ekspresowej S61 Szczuczyn - Budzisko, odc. Szczuczyn - Raczki jest współfinansowana przez Unię Europejską w ramach Instrumentu CEF „Łącząc Europę". Wartość dofinansowania z UE to ponad 379,5 mln euro i obejmuje sześć zadań w ramach projektu budowy drogi ekspresowej S61 Szczuczyn - Budzisko.

Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Straż Graniczna podpisała umowy dotyczące budowy zapory na granicy polsko-białoruskiej

Dzisiaj Straż Graniczna podpisała trzy duże umowy, które są krokiem milowym w procesie budowy zapory na granicy polsko-białoruskiej - powiedział wiceminister Maciej Wąsik we wtorek (4 stycznia br.) podczas konferencji prasowej. Zapora będzie miała długość ponad 186 km.

Wiceminister Maciej Wąsik przypomniał, że komendant główny Straży Granicznej powołał pełnomocnika do spraw budowy zapory na granicy polsko-białoruskiej. – Został też powołany Zespół do spraw przygotowania i realizacji zabezpieczenia granicy państwowej -powiedział sekretarz stanu w MSWiA.

Wiceszef MSWiA mówił o przebiegu prac nad sfinalizowaniem i podpisaniem umów. Wszystkie ważne kwestie były przedstawiane na posiedzeniach Zespołu przez pełnomocnika i Straż Graniczną. Zespół je również opiniował i akceptował. Wiceminister Maciej Wąsik podkreślił, że treść umów zostanie podana do wiadomości publicznej. - Umowy będą transparentne. W najbliższym czasie zostaną one umieszczone na stronach internetowych - zapowiedział wiceminister.

Gen. bryg. SG Wioleta Gorzkowska - zastępca komendanta głównego SG podkreśliła, że budowa zapory to inwestycja strategiczna. - To największa w historii Straży Granicznej inwestycja budowlana. Bardzo się cieszę, że w tak krótkim okresie - w przeciągu dwóch miesięcy, udało nam się wypracować rozwiązania i zakontraktować budowę bariery - powiedziała.

Zastępca komendanta głównego SG przedstawiła również szczegóły dotyczące budowy zabezpieczenia na granicy z Białorusią. - Budowa bariery realizowana będzie na odcinku ponad 186 km i zostanie podzielona na cztery odcinki. Ma to na celu maksymalne skrócenie czasu realizacji budowy i prowadzenie równolegle prac budowlanych – argumentowała gen. bryg. SG Wioleta Gorzkowska.

W ramach budowy zapory zostały zawarte odrębne zamówienia na elementy stalowe i roboty budowlane. Wykonanie przęseł stalowych zostało powierzone konsorcjum trzech

firm – POLIMEXOWI MOSTOSTAL SA, który jest liderem konsorcjum oraz firmom: MOSTOSTAL Siedlce Spółka z o.o., Sp.k. i Węglokoks SA. Natomiast za roboty budowlane będą odpowiedzialni dwaj wykonawcy – BUDIMEX SA, oraz konsorcjum firm UNIBEP SA (lider konsorcjum) i BUDREX Spółka z o.o.

Zabezpieczenie granicy państwowej

Budowa zapory na granicy polsko-białoruskiej to skutek wejścia w życie ustawy o budowie zabezpieczenia granicy państwowej. Ustawa, która zaczęła obowiązywać 4 listopada 2021 r., określa zasady realizacji budowy zabezpieczenia granicy państwowej, będącej zarazem zewnętrzną granicą Unii Europejskiej. Rozwiązanie stworzyło podstawy prawne umożliwiające szybkie i efektywne zrealizowanie tej inwestycji.

Zapora powstanie na długości około 186 km wzdłuż granicy z Białorusią. Część granicy, gdzie powstanie zabezpieczenie, została podzielona na cztery odcinki. Firma BUDIMEX SA będzie odpowiedzialna za budowę zapory na odcinkach o łącznej długości 105,55 km (odcinek 1 – 54,82 km oraz odcinek 2 – 50,73 km). Natomiast konsorcjum firm UNIBEP SA i BUDREX Sp. z o.o. zbuduje zabezpieczenie na odcinkach o łącznej długości 80,70 km (odcinek 3 – 36,70 km oraz odcinek 4 – 43,97 km). Na każdym z odcinków prace będą prowadzone w systemie trzyzmianowym.

Zabezpieczenie granicy będzie mierzyło 5,5 metra wysokości: 5 metrów to stalowe słupy, zwieńczone zwojem z drutu tak, aby nie można było przejść na drugą stronę. Zastosowane zostaną także nowoczesne, elektroniczne metody zarządzania granicą (czujniki ruchu wzdłuż całej granicy, kamery). Podstawowymi elementami, które zostaną wykorzystane do budowy zapory, będą stalowe przęsła. Zostanie zużyte ponad 50 tys. ton stali. To m.in. ponad 40 tys. sztuk przęseł stalowych.

Łącznie na wykonanie wszystkich prac zakontraktowano kwotę ponad 1 miliarda 233 milionów złotych. Z tych środków zostaną sfinansowane: wykonanie stalowych przęseł (ponad 589 milionów złotych) oraz roboty budowlane (ponad 644 miliony złotych).

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Rzeczypospolitej Polskiej

PKP Intercity planuje nowe inwestycje

5 stycznia 2022 r. spółka PKP Intercity poinformowała, że rozszerza swoją strategię rozwoju i inwestycji z perspektywą do 2030 roku. Z 19 do 27 mld zł zwiększą się środki, jakie spółka zainwestuje do końca obecnej dekady. W efekcie przewoźnik planuje uruchamiać w 2030 roku około dwa razy więcej pociągów i zaoferować pasażerom wysoki oraz jednolity standard podróży.

Od kilku lat kolej w Polsce przeżywa renesans. Rozwój ten przyspieszy jeszcze bardziej dzięki kolejnym miliardom złotych, które wykorzystane zostaną na inwestycje na kolei. PKP Intercity aktualizuje swoją strategię rozwoju i inwestycji do 2030 roku, aby stać się chętnie wybieranym przez klientów, ekologicznym przewoźnikiem dalekobieżnym numer jeden w Polsce. W ten sposób zapewnione zostaną bezpieczne, komfortowe, przewidywalne i dostępne podróże oraz wysokiej jakości, nowoczesne usługi – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

PKP Intercity rozszerza program inwestycji - w ramach zwiększonych nakładów na inwestycje spółka przeznaczy do 2030 roku 24,5 mld zł na unowocześnienie floty, a na przyjazne środowisku stacje postojowe – 2,6 mld zł. Do tego czasu flota PKP Intercity zostanie w dużym stopniu wymieniona, wszystkie pojazdy przewoźnika będą nowe lub zmodernizowane.

Dzięki inwestycjom w perspektywie 2030 roku standardem staną się podróże z prędkością 160-250 km/h, co pozwoli skrócić czasy przejazdów. Pociągi PKP Intercity znacząco przyspieszą, ponieważ obecnie większość z nich kursuje z prędkością 120-160 km/h. Wyższy komfort i funkcjonalność za-

pewni nowy design przestrzeni wewnątrz pociągów, nad którego założeniami trwają obecnie prace. Nowe pojazdy będą dostosowane do potrzeb różnych grup podróżnych, w tym osób podróżujących z dziećmi czy osób z niepełnosprawnościami.

Nowoczesny i rozbudowany park taborowy

Do 2030 roku PKP Intercity planuje:
1/. zakup 35 i modernizację 54 elektrycznych zespołów trakcyjnych;
2/. zakup 35 hybrydowych zespołów trakcyjnych (HZT);
3/. zakup 162 i modernizację 87 lokomotyw elektrycznych;
4/. zakup 926 i modernizację blisko 1,5 tysiąca (1489) wagonów;
5/. zakup 38 siedmiowagonowych składów piętrowych typu push-pull wraz z 45 lokomotywami elektrycznymi wielosystemowymi;
6/. zakup 16 lokomotyw hybrydowych elektryczno-spalinowych o Vmax 160/120 km/h;
7/. zakup 28 nowych lokomotyw manewrowych;
8/. modernizację 13 lokomotyw spalinowych SM42 do wersji dwuagregatowej.

W efekcie wielomiliardowych inwestycji w 2030 roku PKP Intercity będzie dysponować 429 lokomotywami różnego rodzaju (o 11% więcej niż obecnie), 109 elektrycznymi zespołami trakcyjnymi (o 47% więcej niż obecnie), 35 hybrydowymi zespołami trakcyjnymi (obecnie brak), 2466 wagonami (o 18% więcej niż obecnie) oraz 38 siedmiowagonowymi składami typu push-pull (obecnie brak).

Od kilku lat jesteśmy świadkami systematycznego przyspieszenia rozwoju polskiej kolei. Rozszerzenie strategii inwestycyjnej PKP Intercity to następny duży krok w kierunku stworzenia w Polsce nowoczesnej, innowacyjnej kolei, która stanie się podstawowym środkiem transportu dla kolejnych milionów Polaków. Nowoczesne pociągi jeżdżące po zmodernizowanych liniach kolejowych i funkcjonalne, odnowione dworce już teraz są do dyspozycji podróżnych w całej Polsce, a będzie ich jeszcze więcej – zapewnia Krzysztof Mamiński, przewodniczący rady nadzorczej PKP Intercity, prezes zarządu PKP SA.

Wysoki i jednolity standard podróży

PKP Intercity dąży do standaryzacji usług i oferty tak, aby w pespektywie 2030 roku móc zaproponować pasażerom wysoki standard podróży. Normą we wszystkich pociągach PKP Intercity ma być m.in. klimatyzacja, gniazdka elektryczne, dostęp do usługi gastronomicznej, możliwość skorzystania z wi-fi oraz platformy multimedialnej, ułatwienie dostępu dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, miejsca specjalne dla opiekunów z dziećmi oraz miejsca do przewozu rowerów.

Potężne inwestycje w nowoczesny tabor pozwolą zaproponować naszym pasażerom wysoki, przewidywalny standard podróżowania. Bezpieczne i ekologiczne przejazdy koleją będą coraz szybsze i wygodniejsze. Spójna sieć transportowa zagwarantuje zaś stabilną, przejrzystą ofertę. Mamy opracowany precyzyjny plan rozwoju, który sprawi, że kolejne miliony Polaków będą wybierać pociąg do podróżowania po kraju i za granicę – stwierdził Marek Chraniuk, prezes zarządu PKP Intercity.

Docelowo PKP Intercity planuje oferować pasażerom podróże w ramach trzech kategorii: ekonomicznej, średniej oraz wysokiej. Pociągi kategorii wysokiej zapewnią połączenia między największymi miastami (wydłużane sezonowo do popularnych miejscowości turystycznych) i z najkrótszym czasem przejazdu (szybszym od samochodu i konkurencyjnym wobec samolotu). Połączenia będą obsługiwane pojazdami EZT, mogącymi jeździć z prędkością maksymalną 250 km/h. Pociągi kategorii średniej połączą główne aglomeracje, zatrzymując się w mniejszych ośrodkach, jak również będą kursować za granicę. Ta kategoria będzie obsługiwana przez klasyczne składy wagonowe o maksymalnej prędkości 200 km/h. Pociągami kategorii ekonomicznej będzie można podróżować pomiędzy głównymi aglomeracjami z zatrzymaniami w mniejszych miastach i miejscowościach. W tej kategorii pasażerowie będą mogli korzystać z elektrycznych zespołów trakcyjnych, hybrydowych zespołów trakcyjnych, składów typu push-pull oraz klasycznych składów wagonowych, które będą jeździć z maksymalną prędkością 200 km/h.

Coraz więcej pociągów na torach

W perspektywie 2030 roku PKP Intercity planuje zapewnić pasażerom przejrzysty, powtarzalny rozkład jazdy, który zagwarantuje stabilną i przewidywalną ofertę. Optymalna siatka połączeń stworzy spójną sieć transportową dla całego kraju, dostosowaną do potrzeb pasażerów oraz rytmu dobowej aktyw-

ności społeczeństwa. Jej rozwój jest również elementem walki z wykluczeniem transportowym, dzięki czemu zwiększy się dostępność komunikacyjna Polaków z mniejszych miast. Plany przewoźnika zakładają również rozszerzenie oferty połączeń międzynarodowych w kierunkach zachodnim, południowym oraz wschodnim. W efekcie, według szacunków, w 2030 roku PKP Intercity będzie uruchamiać około dwa razy więcej pociągów niż obecnie i przewiezie ponad 88 mln pasażerów.

Prosty i szybki zakup biletów

W osiągnięciu takiej liczby podróżnych pomoże systematyczne upraszczanie zakupu biletów. W ciągu kilku najbliższych lat PKP Intercity planuje m.in. wprowadzić nowoczesny system sprzedaży biletów, uruchomić program lojalnościowy, wprowadzić nowoczesną aplikację mobilną, a także dalej rozwijać zdalne kanały sprzedaży. Planowanie podróży będzie coraz łatwiejsze również dla osób z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się. Do ich potrzeb zostaną dostosowane biletomaty, system sprzedaży e-IC oraz aplikacja mobilna. Dodatkowo wdrożona zostanie statyczna i dynamiczna informacja pasażerska.

Inwestycje w nowoczesne, przyjazne środowisku stacje postojowe

Aby zapewnić wysoki standard obsługi nowoczesnego taboru, do 2030 roku PKP Intercity zainwestuje 2,6 mld zł w przyjazne środowisku stacje postojowe i zaplecza techniczne. Unowocześnienie infrastruktury technicznej przyniesie standaryzację obiektów. Po zakończeniu inwestycji będą one podzielone na trzy kategorie, dostosowane do odpowiedniego standardu uwzględniającego potrzeby taborowe w danej lokalizacji pod kątem realizacji rozkładu jazdy. W 2030 roku PKP Intercity będzie dysponować 52 stacjami postojowymi i bocznicami kolejowymi na terenie całej Polski.

Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Instytut Ekspertyz Medycznych rozpoczyna pracę

Powołany przez Ministra Sprawiedliwości Instytut Ekspertyz Medycznych z siedzibą w Łodzi rozpoczął pracę 1 stycznia 2022 r. Będzie współpracować z organami wymiaru sprawiedliwości i ścigania, prowadząc badania naukowe i opracowując ekspertyzy oraz opinie z zakresu nauk medycznych.

Nowa instytucja, której pracami kieruje dr nauk medycznych Agata Michalska, ma usprawnić proces opiniowania sądowo-lekarskiego i przyczyniać się do zwiększania sprawności postępowań w sprawach karnych, a także cywilnych.

Działalność Instytutu obejmować będzie przygotowanie rejestru podmiotów i osób wydających opinie sądowo-lekarskie, ogólnodostępnego dla zleceniodawców, co usprawni proces powoływania biegłych i uzyskiwania opinii. Placówka zajmie się też np. analizą przyczyn błędów medycznych, przygotowaniem projektów zmian w systemie opieki zdrowotnej, opracowywaniem standardów medycznych i orzeczniczych, organizowaniem szkoleń dla lekarzy biegłych oraz osób zainteresowanych pełnieniem tej funkcji.

Instytut został powołany, by wspomóc prokuraturę i sądy. Wiele postępowań wymaga opinii biegłego lub zespołu biegłych. Oczekiwanie na nią trwało nawet do kilkunastu miesięcy, co istotnie wydłużało samo postępowanie. Ponadto organy ścigania czasami miały trudności z ustaleniem, kto może wydać daną opinię, bo nie było centralnej bazy danych rejestrującej takie usługi. Dlatego jej utworzenie, razem z wykazem biegłych i instytucji gotowych do realizacji zleceń, pomoże w prowadzeniu postępowań i skróci ich czas.

Instytut przyczyni się też do pozyskania chętnych do pełnienia funkcji biegłych.

Ministerstwo Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej

Ponad 46 mln zł z UE na poprawę bezpieczeństwa na drogach

53 pojazdy do kontroli technicznej i 100 nieoznakowanych samochodów z wideorejestratorami – o tyle zwiększy się flota Komendy Głównej Policji dzięki dwóm projektom dofinansowanym ze środków unijnych. Celem inwestycji jest zwiększenie skuteczności działań policji w zakresie ochrony i poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Nasza dbałość o jak najwyższy poziom bezpieczeństwa na polskich drogach opiera się na trzech filarach: są to zmiany w prawie, edukacja oraz inwestycje. Podpisane umowy o dofinansowanie unijne z pewnością przyczynią się do realizacji tego celu – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

Lepszy nadzór nad stanem technicznym pojazdów

Nowoczesne pojazdy dla policyjnych Ekip Techniki Drogowej i Ekologii umożliwią skuteczniejszą kontrolę stanu technicznego samochodów, co pozwoli na eliminowanie z ruchu tych, które nie spełniają norm technicznych i ekologicznych, a tym samym wpłynie to na zmniejszenie liczby wypadków drogowych w Polsce.

Każdy pojazd wyposażony będzie w przyrządy niezbędne do kontroli wymagań bezpieczeństwa ruchu drogowego i ochrony środowiska naturalnego, takich jak m.in. analizator spalin, dymomierz, opóźnieniomierz, miernik przepuszczalności światła, sonometr i lustro inspekcyjne.

Zakupione pojazdy trafią do wybranych jednostek tereno-

wych policji na podstawie analizy potrzeb. Policjanci będą sprawniej i szybciej sprawdzać, czy pojazd spełnia dopuszczalne normy. Nowy sprzęt poprawi także mobilność i bezpieczeństwo pracy funkcjonariuszy pionu ruchu drogowego.

Skuteczniejsze kontrole i prewencja

Niedostosowanie prędkości do warunków ruchu jest najczęstszą przyczyną wypadków drogowych ze skutkiem śmiertelnym. Zwiększenie skuteczności reagowania w sytuacji przekroczenia prędkości przez uczestnika ruchu może w wielu przypadkach zapobiec takim zdarzeniom.

Zakup nowoczesnych nieoznakowanych radiowozów to odpowiedź na wyzwania, jakie niesie za sobą rosnąca liczba pojazdów na drogach. Każdy samochód wyposażony będzie w wideorejestrator – prędkościomierz kontrolny, który pozwoli na rejestrację zdarzeń w ruchu drogowym przed lub za kontrolującym pojazdem i wykonanie pomiaru prędkości auta kontrolowanego. Wewnątrz samochodu funkcjonariusze w komfortowych warunkach przeprowadzą niezbędne czynności służbowe: kontrolę dokumentów, sprawdzanie osób i pojazdów w bazach danych, czy sporządzanie dokumentacji.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Bezpieczny zimowy wypoczynek

Uczniowie z pierwszych pięciu województw rozpoczną w najbliższy weekend ferie zimowe. Jak zapewnić najmłodszym bezpieczny zimowy wypoczynek? O tym mówili w trakcie briefingu minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, minister edukacji i nauki Przemysław Czarnek oraz Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur.

Uczniowie z województw kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, świętokrzyskiego, wielkopolskiego i małopolskiego jako pierwsi rozpoczynają zimową przerwę w nauce. Część dzieci i młodzieży ferie spędzi na zorganizowanych zimowiskach, część w swoich rodzinnych miejscowościach.

Inspekcja Transportu Drogowego zapewnia bezpieczeństwo najmłodszym w okresie ferii zimowych. Sprawdzenie stanu technicznego autokarów oraz trzeźwości kierowców to podstawowy warunek udanego wypoczynku. Rodzice oraz organizatorzy zimowisk mogą zwrócić się do ITD z prośbą o dokonanie takiej kontroli – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Bezpieczna droga na zimowisko

Wraz z rozpoczęciem ferii na drogach spodziewane jest większe natężenie ruchu, szczególnie na trasach prowadzących do popularnych miejsc zimowego wypoczynku. O bezpieczeństwo podróżnych będą w tym czasie dbać inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego prowadzący szczegółowe kontrole autokarów wycieczkowych.

O przeprowadzenie kontroli do Wojewódzkiego Inspektoratu Transportu Drogowego mogą zwrócić się organizatorzy oraz rodzice. Kontrole są prowadzone zarówno w punktach kontrolnych, w miarę możliwości w miejscu wyjazdu autokaru, jak i na głównych szlakach komunikacyjnych.

Inspektorzy przypominają, że opiekunowie wycieczek powinni dbać o bezpieczeństwo najmłodszych w trakcie całej podróży. Powinni też reagować, kiedy kierowca nie stosuje się do przepisów lub jego zachowanie może wskazywać, że jest pod wpływem alkoholu albo środków odurzających.

Zaplanowane indywidualne wyjazdy

O bezpieczeństwo swoje, jak i innych uczestników ruchu drogowego, powinni zadbać również kierowcy samochodów osobowych. Sprawdzenie stanu technicznego pojazdu, jego wyposażenia, odpowiednie przygotowanie samochodu do podróży w trudnych, zimowych warunkach atmosferycznych jest koniecznością. Przed podróżą kierowcy powinni zadbać o własną kondycję psychofizyczną. Największymi wrogami kierowcy w trakcie długiej podróży są zmęczenie i znużenie, które obniżają koncentrację i wydłużają czas reakcji.

Podstawą bezpiecznej podróży jest prędkość dostosowana do panujących warunków. Nadmierna prędkość nadal jest jedną z głównych przyczyn nie-

bezpiecznych zdarzeń na drogach. Często jest też pośrednią przyczyną innych błędnych zachowań, np. nieprawidłowego wyprzedzania, nieustąpienia pierwszeństwa pieszym na przejściach, niezachowania bezpiecznych odległości między pojazdami. Kierowcy powinni zachować ostrożność, stosować się do ograniczeń prędkości, nie przeceniać własnych umiejętności i dostosować technikę jazdy do warunków na drodze.

W miejscach szczególnie niebezpiecznych o konieczności zachowania rozsądku, ostrożności i stosowania się do przepisów ruchu drogowego będą kierującym przypominać patrole Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym GITD, prowadzące kontrole prędkości oraz ok. pół tysiąca urządzeń pracujących w systemie fotoradarowym.

Zabawa ale tylko w bezpiecznych warunkach

W okresie ferii ważne jest także bezpieczeństwo dzieci w trakcie zabaw na śniegu. Nie wolno zjeżdżać na sankach w pobliżu drogi. Nie wolno przywiązywać sanek do samochodu czy ciągnika rolniczego – tak zorganizowany na drogach publicznych kulig jest nie tylko niezgodny z przepisami, ale przede wszystkim jest niebezpieczny dla jego uczestników i może zakończyć się tragicznym wypadkiem.

Rodzice i opiekunowie powinni również zwracać uwagę na bezpieczeństwo dzieci wybierających się na spacer, czy pieszą wędrówkę, szczególnie w warunkach ograniczonej widoczności. Warto przypomnieć dzieciom o podstawowych zasadach poruszania się po drogach oraz wyposażyć najmłodszych w elementy odblaskowe. Dzieciom w zimowych zabawach powinni towarzyszyć dorośli opiekunowie.

Dołącz do „Bezpiecznej Szkoły Krokodylka Tirka" online

Podstawowych zasad bezpiecznego poruszania się po drogach, bezpieczeństwa w podróży, stosowania pasów bezpieczeństwa, konieczności noszenia elementów odblaskowych i umiejętności prawidłowego powiadamiania służb ratunkowych najmłodsi mogą nauczyć się w trakcie zajęć edukacyjnych przygotowanych przez Inspekcję Transportu Drogowego.

Projekt edukacyjny „Bezpieczna Szkoła Krokodylka Tirka" online został opracowany z myślą o najmłodszych uczestnikach ruchu drogowego – uczniach klas 1-3 szkół podstawowych. W trakcie zajęć najmłodsi nie mają czasu na nudę. Uczniowie śledzą przygody bohaterów filmów animowanych, aktywnie uczestniczą w quizach i odpowiadają na pytania prowadzących zajęcia.

Zajęcia cieszą się dużym zainteresowaniem. Do tej pory wzięło w nich udział ponad 21 tys. uczniów z całej Polski.

Placówki oświatowe zainteresowane uczestnictwem w projekcie mogą przesyłać zgłoszenia na adres e-mail: lekcja@gitd.gov.pl

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Nowe przetargi na modernizacje linii kolejowych

Spółka PKP Polskie Linie Kolejowe ogłosiła pięć przetargów na inwestycje o wartości prawie 6 mld zł. Postępowania dotyczą modernizacji linii kolejowych w województwie śląskim – od Będzina przez Sosnowiec, Katowice, Tychy do granicy w Zebrzydowicach, kolejowej obwodnicy Poznania oraz przebudowy stacji Słupsk. Przetargi pozwolą na realizację inwestycji planowanych z nowej perspektywy finansowej Unii Europejskiej na lata 2021-2027, m.in. z programu Łącząc Europę (Connecting Europe Facility – CEF).

Ogłoszone w tym tygodniu postępowania przetargowe, to wyjście naprzeciw oczekiwaniom kolejowej branży budowlanej. Mam nadzieję, że zgłoszone w konkursie Connecting Europe Facility projekty będą zrealizowane i pozwolą podnieść parametry modernizowanych linii. Przy wsparciu środków europejskich sukcesywnie zmieniamy polską kolej, czyniąc ją bardziej konkurencyjną i dostęp-

ną dla pasażerów – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Dobrze przygotowane przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA projekty składane w kolejnym konkursie CEF, przyniosą wymierne efekty dla zwiększenia dostępności i sprawności kolei na liniach ważnych w aglomeracjach oraz o znaczeniu krajowym i międzynarodowym. Efektywnie wykorzystujemy środki instrumentu finansowego CEF w obecnej perspektywie i utrzymamy ten trend w kolejnych latach – stwierdził prezes Zarządu PKP PLK Ireneusz Merchel.

Inwestycje na Śląsku

PKP PLK ogłosiły trzy przetargi o wartości 3,7 mld zł na przebudowę linii od Będzina przez Sosnowiec, Katowice, Tychy do granicy w Zebrzydowicach.

Przetargi będą realizowane w ramach zdania „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na obszarze Śląska, Etap I: linia E65 na odc. Będzin – Katowice – Tychy – Czechowice-Dziedzice – Zebrzydowice" Współfinansowanie inwestycji planowane jest w z instrumentu finansowego Unii Europejskiej „Łącząc Europę" (CEF 2) na lata 2021-2027.

Efektem inwestycji będą szybsze i wygodniejsze podróże koleją w aglomeracji i do granicy z Czechami. Mieszkańcy województwa śląskiego zyskają atrakcyjną ofertę podróżowania najbardziej ekologicznym środkiem transportu. Dzięki budowie nowych przystanków zwiększy się dostęp do pociągów. Oddzielenie ruchu aglomeracyjnego i dalekobieżnego pozwoli zwiększyć liczbę połączeń, a nowoczesne systemy i urządzenia podniosą poziom bezpieczeństwa kolejowych przewozów.

Na trasie od Będzina przez Sosnowiec do Katowic Szopienic Południowych dobudowane zostaną dwa tory. Linia zwiększy swoją przepustowość – będzie mogło kursować więcej pociągów. Lepszy dostęp do kolei zapewnią dwa nowe przystanki Sosnowiec Środula i Katowice Morawa. Przebudowane będą perony na stacji Sosnowiec Główny oraz przystanku Katowice Szopienice Płd. Wszystkie perony i obiekty służące podróżnym zostaną przystosowane do potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Inwestycja PKP PLK obejmie odcinek od Tychów do Goczałkowic-Zdroju. Będą nowe, wygodniejsze perony na stacjach i przystankach: Tychy Żwaków, Kobiór, Piasek, Pszczyna i Goczałkowice wraz z dojściami uwzględniającymi dostęp dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się. Planowana jest modernizacja sieci trakcyjnej, obiektów inżynieryjnych oraz torów. Prędkość pociągów wzrośnie do 160 km/h. Zwiększy się bezpieczeństwo ruchu poprzez zastosowanie nowoczesnych systemów sterowania ruchem.

Szybciej i wygodniej pojedziemy również na trasie z Zabrzegu do Zebrzydowic i granicy z Czechami. Planowana jest m.in. przebudowa torów i sieci trakcyjnej. Stacje Chybie i Zebrzydowice oraz przystanki Zabrzeg Czarnolesie, Pruchna, Drogomyśl będą dostosowane do potrzeb osób o ograniczonych możliwościach poruszania się.

Kolejowa obwodnica Poznania

Celem przebudowy kolejowej obwodnicy Poznania jest przystosowanie linii do kolejowych do połączeń aglomeracyjnych. Aktualnie linia wykorzystywana jest głównie do przewozu ładunków.

Projekt obejmuje budowę łącznicy Poznań Strzeszyn – Poznań Piątkowo, co usprawni podróże w poznańskim węźle kolejowym. Planowana jest kompleksowa modernizacja łącznie ponad 70 km torów i sieci trakcyjnej. Umożliwi to przejazdy pociągów pasażerskich z prędkością 100-120 km/h.

Dogodniejszy dostęp do kolei w obrębie aglomeracji poznańskiej zapewni planowana budowa 7 nowych przystanków: Poznań Suchy Las, Poznań Piątkowo, Poznań Naramowice, Poznań Koziegłowy, Poznań Zieliniec, Poznań Kobylepole, Poznań Franowo oraz przebudowa przystanku Swarzędz Nowa Wieś.

Zwiększy się prędkość dla składów towarowych nawet do 80 km/h. Wyższy poziom bezpieczeństwa w ruchu kolejowym i drogowym zapewni modernizacja przejazdów kolejowo-drogowych.

Szacunkowa wartość prac w ramach ogłoszonego przetargu „Prace na towarowej obwodnicy Poznania" to ponad 1,5 mld zł. Współfinansowanie inwestycji planowane jest z instrumentu finansowego Unii Europejskiej

„Łącząc Europę” (CEF 2) na lata 2021-2027.

Przebudowa stacji Słupsk

Dzięki przebudowie stacji Słupsk zwiększy się dostępność i komfort obsługi podróżnych. Projekt zakłada przebudowę trzech peronów oraz układu torowego. Perony będą wyższe, co ułatwi podróżnym wsiadanie do pociągów. Wygodny dostęp do kolei dla osób o ograniczonych możliwościach poruszania się zapewnią windy z przebudowanego przejścia podziemnego na perony. Przejście zostanie poszerzone oraz połączone z nowym dworcem autobusowym. Historyczny charakter stacji podkreślą odrestaurowane zabytkowe wiaty peronowe oraz kioski. Nowoczesny system informacji pasażerskiej m.in. wyświetlacze, ułatwi orientację w podróży.

Nowe lokalne centrum sterowania wyposażone w komputerowe systemy i urządzenia zapewni sprawne oraz bezpieczne prowadzenie pociągów. Na Słupi zbudowany zostanie nowy most kolejowy i drugi tor, który usprawni obsługę ruchu kolejowego.

W Kobylnicy Słupskiej będzie drugi peron, co ułatwi podróże na trasie Słupsk – Szczecin.

Prace na stacji planowane są w ramach projektu „Prace na linii kolejowej nr 202 na odcinku Gdynia Chylonia – Słupsk”, w ramach dwóch perspektyw finansowych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2014-2020 (POIiŚ) oraz Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS).

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Dożywotnie utrzymanie i opieka nad psami w Służbie Więziennej

Dzięki nowym przepisom, które właśnie weszły w życie, psy pracujące w służbach mundurowych będą mieć zapewnione dożywotnie utrzymanie i opiekę weterynaryjną także, gdy przechodzą na emeryturę – powiedział wiceminister sprawiedliwości Michał Woś podczas konferencji w Areszcie Śledczym w Warszawie-Służewcu.

Dzięki staraniom Ministerstwa Sprawiedliwości i Centralnego Zarządu Służby Więziennej ustawa regulująca status zwierząt w służbach mundurowych obejmuje też psy pracujące w Służbie Więziennej. A takich czworonożnych „funkcjonariuszy” jest 129.

Należyta opieka

Minister Sprawiedliwości Prokurator Generalny Zbigniew Ziobro podpisał przed świętami Bożego Narodzenia rozporządzenie dotyczące psów służbowych w Służbie Więziennej. – Nasi czworonożni przyjaciele zyskują należytą opiekę także po zakończeniu służby, która trwa dziewięć lat. Zapewni ją zwierzętom macierzysta jednostka penitencjarna. Opiekunowie psów nie będą już finansować ich pożywienia czy leków z własnej kieszeni – podkreślił wiceminister Michał Woś, który nadzoruje Służbę Więzienną.

Po latach doczekaliśmy się regulacji, która zapewnia godną emeryturę naszym czworonożnym funkcjonariuszom. Ich praca, związana m.in. z wykrywaniem narkotyków, została doceniona - podkreślił Dyrektor Generalny Służby Więziennej gen. Jacek Kitliński.

Psy patrolowe i specjalne

W Służbie Więziennej pracują dziś 23 psy patrolowo-obronne i 106 psów specjalnych. Te pierwsze patrolują m.in. jednostki w dzień i w nocy; chronią funkcjonariuszy np. w czasie otwierania cel czy ich przeszukiwania. Biorą też udział w służbie konwojowej i – w razie potrzeby – uczestniczą w pościgu za uciekającym czy ukrywającym się skazanym.

Natomiast psy specjalne szukają narkotyków w pojazdach wjeżdżających na teren jednostek oraz u osób wchodzących do aresztów i zakładów karnych

np. na widzenia, a także u skazanych wracających z pracy czy przepustek. Pomagają także w przeszukiwaniu pomieszczeń, w tym cel, magazynów oraz kontroli korespondencji (paczek, listów).

Czworonożni funkcjonariusze Służby Więziennej to nie tylko owczarki niemieckie czy belgijskie, ale także mniejsze psy - terriery, beagle i cocker spaniele.

Zanim rozpoczną pracę, ich stan zdrowia i kondycję ocenia specjalna komisja, w skład której wchodzi kierownik Działu Szkolenia Przewodników i Tresury Psów Służbowych - jednocześnie lekarz weterynarii. Potem pies przechodzi testy, na podstawie których można ocenić m.in. ich reakcję na widok ludzi czy zachowanie w ciemnych oraz ciasnych pomieszczeniach.

Psy specjalne muszą aportować, a patrolowo-obronne - reagować na tzw. pozoranta. Liczy się też ich odpowiednia reakcja na strzał z broni palnej.

Dożywotnie utrzymanie

Do tej pory w Służbie Więziennej psy służyły średnio 10 lat. Rozporządzenie Ministra Sprawiedliwości skraca czas służby o rok. Zmienia też wysokość stawek żywieniowych dla psów w służbie oraz psów – emerytów. Stawki będą dodatkowo zależeć od wagi psa i pory roku.

Psy do końca życia pozostaną na utrzymaniu kierownika jednostki organizacyjnej, do której były przydzielone. Na emeryturze - jak dotąd – pierwszeństwo opieki nad nimi będą mieć ich dotychczasowi opiekunowie. Muszą oni zapewnić podopiecznym właściwe wyżywienie i stały dostęp do czystej wody oraz codzienny ruch. Pies będzie poddawany szczepieniom i pielęgnowany.

Ponad 98 proc. psów emerytów trafia do swoich przewodników. Pozostałe - do osób związanych z przewodnikami lub innych funkcjonariuszy. Obecnie na emeryturze jest dziewięć psów, byłych funkcjonariuszy Służby Więziennej.

Ministerstwo Sprawiedliwości Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Zwiększamy skuteczność systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców

Ministerstwo Infrastruktury rozpoczęło prace nad projektem ustawy zakładającym szereg zmian w przepisach ustawy o kierujących pojazdami. Projekt nowelizacji jest przygotowywany w związku postulatami organizacji społecznych zrzeszających instruktorów nauki jazdy, egzaminatorów i kierowców o dokonanie szeregu zmian w zasadach przeprowadzania i oceny egzaminu państwowego na prawo jazdy oraz w zasadach organizacji egzaminów w Wojewódzkich Ośrodkach Ruchu Drogowego. W ich ocenie niska zdawalność części praktycznej egzaminu państwowego nie jest wyłącznie spowodowana słabą jakością wyszkolenia kandydatów na kierowców.

Realizujemy inwestycje drogowe na niespotykaną dotąd skalę. Od 2016 roku długość dróg szybkiego ruchu zwiększyła się o połowę. Jednocześnie zmieniamy przepisy, które umożliwiają walkę z najcięższymi w skutkach wykroczeniami drogowymi. Statystyki bezpieczeństwa ruchu drogowego pokazują, że działania te już przynoszą efekty. Kolejnym krokiem będzie poprawa skuteczności działania systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców – powiedział wiceminister infrastruktury Rafał Weber.

W celu pełnej analizy systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców i proponowanych przez stronę społeczną zmian, Minister Infrastruktury powołał zespół doradczy do spraw szkolenia osób ubiegających się o uprawnienia do kierowania pojazdami oraz przeprowadzania egzaminu państwowego na prawo jazdy. W skład zespołu weszli przedstawiciele różnych środowisk, m.in. egzaminatorzy, instruktorzy, przedstawiciele Policji, organizacje działające na rzecz BRD.

Zespół wypracował propozycje zmian w przepisach, które w jego ocenie poprawią jakość szkolenia kandydatów na kierowców oraz zwiększą obiekty-

Projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Zwiększamy skuteczność systemu szkolenia i egzaminowania kandydatów na kierowców:

- Możliwa będzie nauka jazdy z opiekunem
- Możliwe będą jazdy doszkalające dla kierowców w OSK
- Wychowanie komunikacyjne w 4. klasie szkoły podstawowej
- Kurs dokształcający w okresie próbnym jedynie dla łamiących przepisy

Projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Możliwa będzie nauka jazdy z opiekunem:

- ✓ dla osoby, która ukończyła kurs w szkole nauki jazdy
- ✓ jeżeli opiekun posiada prawo jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat

Projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Możliwe będą jazdy doszkalające w OSK dla:

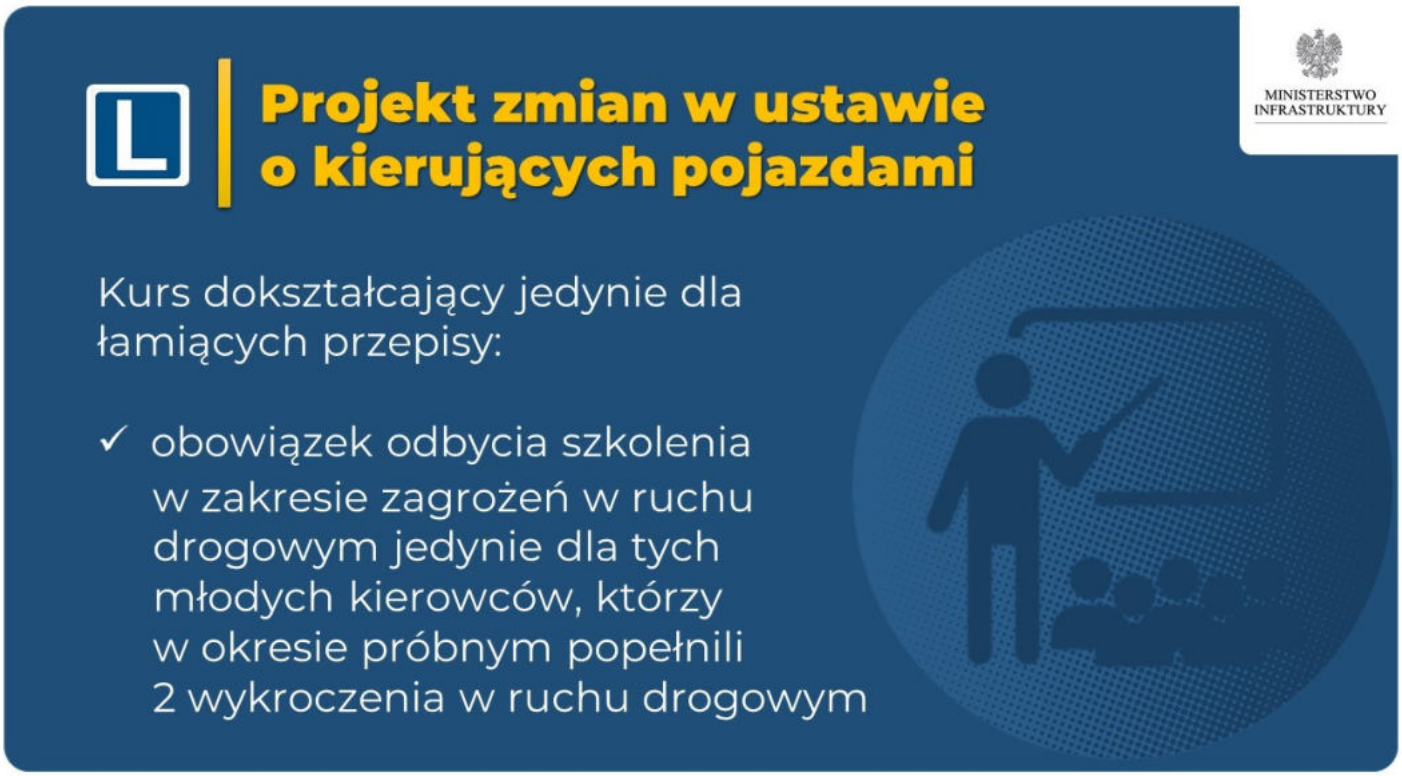
- ✓ kierowców już posiadających prawo jazdy
- ✓ ubiegających się o przywrócenie cofniętych lub zatrzymanych praw jazdy

Projekt zmian w ustawie o kierujących pojazdami

MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY

Wychowanie komunikacyjne:

- ✓ wprowadzenie do programu nauczania dla klasy 4. szkoły podstawowej obowiązkowego przedmiotu, który przygotuje uczniów m.in. do uzyskania karty rowerowej



wizm procedur egzaminacyjnych, co w konsekwencji doprowadzi do zwiększenia bezpieczeństwa na drogach oraz poprawy zdawalności egzaminów na prawo jazdy.

Szkolenie z opiekunem

Nowością będzie możliwość odbywania szkolenia w zakresie uprawnień do kierowania pojazdami w formie kursu rozszerzonego z osobą towarzyszącą. Taka możliwość będzie dotyczyła osoby, która ukończyła kurs w szkole nauki jazdy, a jej opiekun prawny będzie musiał posiadać prawo jazdy kategorii B od co najmniej 5 lat.

Jazdy doszkalające dla kierowców

Obecnie kierowcy, którzy mają dłuższą przerwę w prowadzeniu pojazdu i chcą doszkolić się pod okiem doświadczonego instruktora, nie mogą korzystać z usług szkół nauki jazdy. Nowe przepisy wprowadzą możliwość szkolenia w OSK osób posiadających uprawnienia do kierowania pojazdami, a także ubiegających się o przywrócenie cofniętych lub zatrzymanych praw jazdy.

Wyższe wymagania dla instruktorów i egzaminatorów

W ocenie MI konieczne jest wprowadzenie wyższych wymagań dla kandydatów na instruktora oraz egzaminatorów. Obecnie, aby zostać instruktorem nauki jazdy lub egzaminatorem dla kategorii B, wystarczy posiadać prawo jazdy tej kategorii odpowiednio od 2 lat lub od 3 lat. Zgodnie z nowymi przepisami, wymóg posiadania prawa jazdy kategorii B będzie wynosił minimum 5 lat zarówno dla instruktorów, jak i dla egzaminatorów.

Nowelizacja zawiera też zmiany zmniejszające częstotliwość odbywania warsztatów doskonalenia zawodowego dla instruktorów, wykładowców i egzaminatorów. Obecnie muszą oni odbywać szkolenia raz na rok, zgodnie z nowymi przepisami raz na dwa lata. Odbycie obowiązkowych warsztatów doskonalenia zawodowego będzie też konieczne dla instruktorów techniki jazdy, obecnie takie szkolenie nie jest wymagane.

Wychowanie komunikacyjne

Najważniejsze zmiany będą dotyczyły najmłodszych uczestników ruchu drogowego. W programie nauczania dla klasy 4. szkoły podstawowej wprowadzony zostanie obowiązkowy przedmiot „wychowanie komunikacyjne". Będą to zajęcia, w ramach których uczniowie będą m.in. przygotowywali się do uzyskania karty rowerowej.

Baza pytań egzaminacyjnych na prawo jazdy

Zgodnie z projektem pytania egzaminacyjne oraz wchodzące w ich skład scenariusze, wizualizacje i opisy oraz pytania zawarte w teście egzaminacyjnym nie będą stanowiły informacji publicznej w rozumieniu przepi-

sów ustawy o dostępie do informacji publicznej. Ministerstwo Infrastruktury nie zamierza jednak rezygnować z publikowania na stronach internetowych pytań stosowanych na egzaminie państwowym. Planujemy, aby po wprowadzeniu przepisów ustawy publikowane były przykładowe (ale nie wszystkie) pytania egzaminacyjne stosowane na egzaminie państwowym na prawo jazdy. Intencją MI jest zmiana tendencji szkolenia kierowców - z ukierunkowanej na naukę pytań egzaminacyjnych na ukierunkowaną na naukę przepisów i zasad ruchu drogowego. Taka zmiana z pewnością wpłynie pozytywnie na kandydatów na kierowców i poszerzy ich zakres wiedzy. Trzeba pamiętać, że zakres wiedzy sprawdzanej na egzaminie państwowym na prawo jazdy jest węższy niż ten, który kierowcy powinni posiadać. Celem szkolenia kandydatów na kierowców (30 godzin zajęć teoretycznych w ramach kategorii B) nie jest nauczenie rozwiązywania testów na prawo jazdy, a przekazanie kompletnej wiedzy na temat przepisów i zasad ruchu drogowego. Bezpośrednia dostępność pytań egzaminacyjnych wpływa na obniżenie poziomu przekazywanej przez instruktorów wiedzy. Zdarza się, że nieuczciwe szkoły jazdy, w celu ograniczenia kosztów, poprzestają jedynie na dostarczeniu kursantom płyty z pytaniami.

Kurs dokształcający jedynie dla łamiących przepisy

Ustawa o kierujących pojazdami wprowadziła obowiązkowe kursy dokształcające dla wszystkich kierowców w okresie próbnym, między 4 a 8 miesiącem od otrzymania prawa jazdy. Z uwagi na niedostosowanie bazy Centralnej Ewidencji Kierowców przepisy te jednak nie są stosowane. Przygotowane przez MI rozwiązania wprowadzają obowiązek odbycia szkolenia w zakresie zagrożeń w ruchu drogowym jedynie dla tych młodych kierowców, którzy w okresie próbnym popełnili 2 wykroczenia w ruchu drogowym.

Nowe przepisy zakładają ponadto rezygnację z podziału ośrodków szkolenia kierowców (OSK) na zwykłe ośrodki i ośrodki spełniające dodatkowe wymagania. Poprawi się też nadzór nad szkołami nauki jazdy. Wprowadzone zostaną wyższe wymagania w stosunku do osób upoważnionych przez starostę do przeprowadzania kontroli w OSK, co przyczyni się do poprawy ich jakości.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Ruszają prace przygotowawcze dla linii kolejowej CPK do Płocka i Włocławka

Spółka Centralny Port Komunikacyjny podpisała umowę na studium wykonalności dla Kolei Dużych Prędkości od węzła CPK, czyli Lotniska Solidarność, przez Płock do Włocławka. Ten ponad 120-kilometrowy odcinek to element tzw. CMK-Północ, czyli przedłużenia Centralnej Magistrali Kolejowej w stronę Kujaw i Trójmiasta. Kontrakt zawarty został z konsorcjum firm IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo, BBF i Arcadis, a jego wartość to ponad 38 mln zł.

Płock to podręcznikowy przykład wykluczenia komunikacyjnego. W linii prostej odległość między Warszawą Centralną a dworcem w Płocku wynosi zaledwie 94 km. Mimo to pociągiem jedzie się tam prawie 3 godziny. Na dodatek tą trasą dziennie jeździ tylko jeden pociąg bezpośredni, który wyrusza z Płocka o godz. 4:30. Nic dziwnego, że większość mieszkańców wybiera samochód. Nasza inwestycja sprawi, że z kolei skorzysta znacznie więcej pasażerów – powiedział wiceminister infrastruktury Marcin Horała, pełnomocnik rządu ds. CPK.

Podpisana umowa dotyczy studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ), czyli niezbędnej dokumentacji przedprojektowej, w

ramach której wykonawca dostarczy spółce CPK m.in. prognozy ruchu, a także analizy techniczne, środowiskowe, czy wielokryterialne. Czas na przygotowanie tzw. wariantu inwestorskiego, dla którego następnie uzyskiwana będzie decyzja środowiskowa, to 12 miesięcy. Umowa będzie obowiązywać dłużej, ponieważ w jej zakres wejdą także m.in.: badania geologiczne wraz z dokumentacją i mapy do celów projektowych.

Dzięki tej kolejowej inwestycji pociągi będą jeździć z prędkością do 250 km/h, jednak wartość, do której będzie można w przyszłości podnieść prędkość maksymalną bez przebudowy torowiska i bez zmiany geometrii łuków, to 350 km/h. Skróci się również czas podróży koleją do Warszawy: z Płocka do 45 min (dziś przejazd pociągiem zajmuje prawie 3 godz.) oraz z Włocławka do nieco ponad 1 godziny (teraz podróż zajmuje co najmniej 2 godz.). Z kolei przejazd do Portu Solidarność potrwa: 30 min z Płocka i 50 min z Włocławka.

Koleje Dużych Prędkości projektowane w ramach CPK to krok naprzód dla polskiej infrastruktury kolejowej i ogromna korzyść dla pasażerów. Wygranym tego projektu będą m.in. mieszkańcy Płocka, którzy zaczną w końcu korzystać z wygodnych i szybkich pociągów. W tej chwili z Płocka kursują głównie szynobusy, np. do Kutna i Sierpca. Dopiero od roku mieszkańcy tego miasta mogą dojechać pociągiem bezpośrednio do Gdańska i Katowic – stwierdził Mikołaj Wild, prezes spółki CPK.

W ciągu najbliższych miesięcy spółka CPK planuje w gminach między węzłem CPK, Płockiem i Włocławkiem odbycie do 150 spotkań konsultacyjnych z samorządowcami, mieszkańcami i partnerami branżowymi. Według harmonogramów pierwsze roboty budowlane na tym odcinku mają ruszyć w 2024 r.

Program Kolejowy CPK #KolejNaPolske przewiduje budowę na terenie województwa mazowieckiego 344 km nowych linii kolejowych przez spółkę CPK i modernizację 654 km linii istniejących przez PKP Polskie Linie Kolejowe. W województwie kujawsko-pomorskim będzie to odpowiednio: 168 km linii nowych i 233 km linii do przebudowy.

Spółka CPK przygotowuje budowę 12 tras kolejowych, w tym 10 tzw. szprych, prowadzących z różnych regionów Polski do Warszawy i nowego lotniska. W sumie to 30 zadań inwestycyjnych i prawie 1 800 km nowych linii kolejowych, które mają zostać zrealizowane do końca 2034 r.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Jest umowa na przebudowę dworca kolejowego w Kielcach

24 stycznia 2022 r. wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel wziął udział w podpisaniu umowy na przebudowę dworca w Kielcach. Inwestycja jest realizowana w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023.

Rozpoczęcie przebudowy dworca w Kielcach to kolejny element wielkiej modernizacji polskiej kolei. Mieszkańcy stolicy województwa świętokrzyskiego zyskają dzięki temu dostęp do bezpiecznej i komfortowej infrastruktury kolejowej. Mam nadzieję, że przebudowany modernistyczny budynek dworca stanie się wizytówką Kielc oraz ułatwi pasażerom podróżowanie po województwie. Wszystko to dzięki Programowi Inwestycji Dworcowych, w ramach którego polski rząd przeznaczy do 2023 r. prawie 2 mld zł na modernizację blisko 200 dworców – powiedział wiceminister A. Bittel.

Inwestycja będzie prowadzona z dofinansowaniem ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Wybudowany w latach 1965-1971 w stylu modernistycznym dworzec stanie się obiektem nowoczesnym, proekologicznym, estetycznym i spełniającym współczesne standardy obsługi podróżnych. Renowacji zostanie poddana elewacja budynku. Zastosowane zostaną przeszklenia umiejscowione w centralnej części budynku oparte o konstrukcje słupowo-ryglową ze specjalnymi mocowaniami, a także jasnoszare okładziny wykonane z płyt fibrobetonowych. Estetyka dworca w Kielcach zostanie podkreślona przez nową iluminację nocną. Natomiast na szczycie budynku dworca zaprojektowano podświetlane napisy „dworzec kolejowy" (od strony miasta) oraz logotyp PKP i nazwę stacji – Kielce (od strony peronów).

Wielkie zmiany czekają kielecki dworzec wewnątrz. Przestrzeń obsługi podróżnych zostanie skoncentrowana wokół przestronnego holu o powierzchni 500 m kw., pełniącego jednocześnie funkcję poczekalni. Podróżni znajdą w nim ergonomiczne ławki wyposażone w gniazdka oraz porty USB służące do ładowania urządzeń mobilnych, a także gabloty z rozkładem jazdy, elektroniczne tablice przyjazdów i odjazdów pociągów oraz zegary. Będzie on również klimatyzowany. Na wejściu do kącika zabaw dla dzieci będzie umieszczona „zielona ściana", pokryta chrobotkiem reniferowym. Najmłodsi oprócz stolików i krzesełek skorzystają z gier ściennych, a także z interaktywnej wieży z monitorem oraz z gier edukacyjnych. W sąsiedztwie holu na parterze, oprócz pomieszczeń kas biletowych i lokali komercyjnych, zaprojektowano również toalety dla podróżnych. W centralnej części budynku i w jego skrzydłach na wyższych kondygnacjach zlokalizowane będą pomieszczenia biurowe, m.in. Straży Ochrony Kolei, spółek kolejowych i jednego z wydziałów Urzędu Miasta Kielce.

Dworzec stanie się również bardziej przyjazny dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Dostęp do strefy obsługi podróżnych od strony miasta i peronów ułatwią dwie pochylnie. W projekcie zaplanowano likwidację barier architektonicznych oraz montaż czterech wind, a także ścieżki prowadzące, oznaczenia w alfabecie Braille'a, mapy dotykowe, które ułatwiają poruszanie się po dworcu i orientację w terenie osobom niewidzącym i niedowidzącym. Przy kasach biletowych zamontowane zostaną urządzenia wzmacniające sygnał aparatów słuchowych.

Budynek dworca będzie posiadał wiele rozwiązań proekologicznych oraz nowoczesne systemy bezpieczeństwa. Zaprojektowano energooszczędne oświetlenie LED wraz z automatyką sterującą. Natomiast na dachu budynku zlokalizowano 27 paneli fotowoltaicznych. Dworzec będzie również bardziej energooszczędny dzięki zastosowaniu materiałów elewacyjnych i stolarki o niskim współczynniku przenikania ciepła, kurtyn powietrznych oraz pomp ciepła. Dworzec będzie wyposażony w system BMS (Building Management System) odpowiedzialny za pracę urzą-

dzeń i instalacji oraz optymalizację zużycia energii elektrycznej, cieplnej i wody. Zastosowane zostaną także nowoczesne systemy bezpieczeństwa (monitoring, kontrola dostępu, system sygnalizacji włamania i napad) oraz przeciwpożarowe.

Metamorfozę przejdzie również teren znajdujący się przy południowym i północnym skrzydle dworca. Powstaną tam parkingi na 18 samochodów. W jego sąsiedztwie zaplanowano nowe chodniki, wiatę rowerową oraz nowe elementy małej architektury (ławki, kosze, oświetlenie). Na nowo zostanie urządzone tereny zielone, gdzie poza trawnikiem, zaplanowano nasadzenia drzew i krzewów.

Koszt przebudowy dworca w Kielcach to 44,2 mln złotych. Inwestorem są Polskie Koleje Państwowe SA. Planowany termin otwarcia dworca dla podróżnych to druga połowa 2023 roku.

Dworzec w Kielcach jest drugą inwestycją PKP SA w ramach Programu Inwestycji Dworcowych w województwie świętokrzyskim. W ubiegłym roku spółka zakończyła przebudowę dworca w Skarżysku Kamiennej, która kosztowała 33,7 mln złotych. W ramach Programu ujęto jeszcze inwestycję we Włoszczowej, która jest na etapie przygotowania.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Powstał Departament Rybactwa w Wodach Polskich

Z początkiem stycznia 2022 w strukturach Wód Polskich powstał Departament Rybactwa, którego głównym zadaniem jest przygotowanie rozwiązań systemowych dotyczących rybołówstwa i rybactwa.
Celem działań Departamentu Rybactwa jest stworzenie nowego systemu ochrony wód, poprzez monitoring i analizę ekonomiczną gospodarki rybackiej, w tym kontrolowanie zarybień oraz wdrożenie systemu opłat za użytkowanie obwodów rybackich i dzierżawę praw rybackiego użytkowania jezior. Do kluczowych zadań należy uproszczenie wszystkich procedur funkcjonujących w tym zakresie, w tym skrócenie czasu wydawanych pozwoleń, a także ujednolicenie opłat.

Procedury związane z rybackim użytkowaniem wód publicznych wymagały unowocześnienia. Na wyzwania współczesności odpowie nowo powołany Departament Rybactwa działający w ramach Wód Polskich – powiedział wiceminister infrastruktury Marek Gróbarczyk.

Podjęto już decyzję o zaprzestaniu połowów sieciowych na wodach płynących, rozpoczęły się prace nad wprowadzeniem jednego zezwolenia połowowego na terenie całego kraju, co ułatwi korzystanie z wód publicznych oraz zaproponowano jednolitą krajową opłatę wędkarską w wysokości 250 zł/rok. Równocześnie wprowadzono jedną opłatę „Nasze Łowiska" na krajowych łowiskach administrowanych przez Wody Polskie. Liczba objętych tym rozporządzeniem obwodów będzie się sukcesywnie powiększać. W najbliższym czasie wędkarze zyskają kilkanaście dodatkowych obwodów. Wody Polskie podjęły również negocjacje z innymi użytkownikami rybackimi, a po ich pozytywnym zakończeniu obwodów może być ponad sto. Wtedy „Nasze Łowiska" staną się zezwoleniem krajowym.

Działania Wód Polskich na rzecz zarybiania rzek

Oprócz działań administracyjnych, wkładem Wód Polskich w rozwój krajowego rybactwa jest funkcjonowanie Ośrodka Zarybieniowego w Świnnej Porębie – jednego z najnowocześniejszych w Europie. Obiekt o powierzchni 5,7 ha posiada własną stację uzdatniania wody i wyspecjalizowaną kadrę, która zajmuje się chowem i hodowlą wielu cennych gatunków ryb, takich jak pstrąg tęczowy i potokowy, jesiotr ostronosy, brzana, świnka, lipień i szczupak. Do zadań ośrodka należą produkcja i sprzedaż materiału zarybieniowego, utrzymywanie stad tarłowych zagrożonych gatunków, produkcja i sprzedaż ryb, a tak-

że cykliczne zarybianie zbiorników i rzek w kraju.

W 2021 roku do zbiornika Świnna Poręba na rzece Skawa wypuszczono narybek jesienny w ilości 17 000 sztuk świnki oraz 3 000 sztuk brzany oraz narybek jesienny pstrąga potokowego w ilości 5 000 sztuk i 345 000 sztuk wylęgu żerującego szczupaka. To jedno z wielu działań, które będą kontynuowane – planowana jest intensywna akcja zarybieniowa w skali ogólnopolskiej.

Rybactwo, rybołówstwo, wędkarstwo – czym się różną

Rybactwo, czyli gospodarka rybacka, to najszersze ze wszystkich trzech pojęć. Wiąże się z zarządzaniem, w tym monitorowaniem i utrzymaniem zasobów ryb i innych organizmów wodnych, w myśl zasad ekonomii i zgodnie z założeniami ochrony przyrody.

Rybołówstwo to gałąź gospodarki związanej z połowem ryb, a także pozyskiwaniem m.in. skorupiaków mięczaków, roślin wodnych na wodach śródlądowych i morskich w celach spożywczych.

Ostatnie z wymienionych pojęć – wędkarstwo, jest rodzajem hobby, zajęcia rekreacyjnego i sportu, polegający na łowieniu ryb na wędkę.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Minister Mariusz Kamiński wziął udział w Europejskiej Konferencji na temat Zarządzania Granicami

Odbyła się bardzo rzeczowa dyskusja. Większość delegacji krajowych uważa, że sprawa zewnętrznych granic Unii Europejskiej jest wspólną sprawą, a więc także są nią instalacje i nakłady finansowe, jakie ponoszą kraje graniczne – powiedział minister Mariusz Kamiński w piątek (21 stycznia br.) w Wilnie. Szef MSWiA wziął udział w Europejskiej Konferencji nt. Zarządzania Granicami, organizowanej wspólnie przez Polskę, Litwę, Austrię i Grecję.

W spotkaniu uczestniczyli ministrowie spraw wewnętrznych państw członkowskich Unii Europejskiej, państw strefy Schengen, a także przedstawiciele unijnych instytucji i agencji (w tym m.in. Komisji Europejskiej, Europolu, Frontexu, Europejskiej Agencji Azylowej oraz Agencji Praw Podstawowych Unii Europejskiej). Przed obradami ministrowie wizytowali litewsko-białoruską granicę, stanowiącą zewnętrzną granicę Unii Europejskiej.

W trakcie obrad szef polskiego MSWiA podkreślił potrzebę wzmocnienia wspólnych wysiłków na rzecz ochrony granic zewnętrznych Wspólnoty.

W obecnej sytuacji, gdy nielegalna migracja stała się instrumentem politycznym, stanowiącym jedno z zagrożeń dla bezpieczeństwa całej Unii Europejskiej, Polska uznaje za priorytetową konieczność skutecznej kontroli na całej długości granicy zewnętrznej UE, w tym ustanowienie barier fizycznych. Wszystkie granice zewnętrzne muszą być chronione na najwyższym poziomie bezpieczeństwa, aby zapewnić integralność i sprawne funkcjonowanie strefy Schengen.

W kontekście skutecznego reagowania na ataki hybrydowe, wykorzystujące migrację w celu zdestabilizowania sytuacji w Unii Europejskiej, minister Mariusz Kamiński wskazał na potrzebę wprowadzenia wspólnych rozwiązań na poziomie prawa UE. Mają one zapewnić możliwość efektywnego i szybkiego działania oraz podjęcia zdecydowanych środków w walce z zagrożeniami.

Przedstawione w grudniu 2021 r. propozycje legislacyjne Komisji Europejskiej w opinii Polski w niewystarczającym stopniu uwzględniają wnioski wyciągane z obecnej sytuacji. W

trakcie spotkania podkreślano także konieczność zintensyfikowania unijnej współpracy z państwami trzecimi, w celu skutecznej realizacji powrotów migrantów do kraju pochodzenia.

16 uczestników Europejskiej Konferencji nt. Zarządzania Granicami podpisało wspólne oświadczenie ministerialne, w którym deklarują współpracę w zakresie ochrony granic zewnętrznych Unii Europejskiej. Pełną treść oświadczenia zamieszczamy w załączniku.

Ministerstwo Spraw Wewnętrznych i Administracji Rzeczypospolitej Polskiej

CARGOTOR złożył wniosek o dofinansowanie budowy Parku Logistycznego Małaszewicze

19 stycznia 2022 r. spółka CARGOTOR złożyła do CINEA (Europejskiej Agencji Wykonawczej ds. Klimatu, Infrastruktury i Środowiska) wniosek o dofinansowanie z funduszu CEF 2 budowy Parku Logistycznego Małaszewicze. Inwestycja ta ma strategiczne znaczenie dla polskiej gospodarki.

Zakończyły się prace przygotowawcze do modernizacji infrastruktury kolejowej w Rejonie Przeładunkowym Małaszewicze. To krok milowy i ważne wydarzenie. Spółka CARGOTOR, która realizuje projekt, składa wniosek o dofinansowanie unijne dla prac wykonawczych. Jesteśmy zdeterminowani, aby zrealizować tę inwestycję, gdyż Polska powinna czerpać korzyści ze swojego wyjątkowego położenia geopolitycznego – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Park Logistyczny Małaszewicze będzie w całości finansowany ze środków publicznych, obejmujących także dofinansowanie z funduszy Unii Europejskiej. Szacowany koszt inwestycji wynosi 3,2 mld zł. Z uwagi na transgraniczny charakter projektu CARGOTOR ubiega się o dofinansowanie z funduszu CEF 2, które wynosi 50 procent. Rozpoczęcie prac budowlanych zaplanowano na 2023 rok.

Projekt obejmuje kompleksową modernizację i rozbudowę infrastruktury kolejowej. Remont torów pozwoli na przyjmowanie pociągów o długości 1050 m dla standardu 1520 mm

i 750 m dla standardu 1435 mm. Zwiększy się również prędkość pociągów z 20 do 40 km/h. To wszystko sprawi, że znaczenie Parku Logistycznego Małaszewicze jako jednego z najważniejszych punktów przeładunkowych w Europie jeszcze bardziej wzrośnie, a także przyczyni się do wzrostu przychodów skarbu państwa oraz polskiej gospodarki.

Przygotowania do realizacji projektu CARGOTOR przebiegają zgodnie z przyjętym harmonogramem. Przed złożeniem wniosku spółka zakończyła prace związane z przygotowaniem studium wykonalności, opracowaniem dokumentacji projektowej i pozyskaniem pozwoleń administracyjnych niezbędnych do realizacji tej inwestycji.

Wspierając realizację projektu, rząd rozpoczął prace legislacyjne nad projektem ustawy o zmianie ustawy o komercjalizacji i restrukturyzacji przedsiębiorstwa państwowego „Polskie Koleje Państwowe" oraz ustawy o Funduszu Kolejowym. Zmiany mają umożliwić funkcjonowanie CARGOTORU w Grupie PKP Polskie Linie Kolejowe SA. Dzięki temu spółka będzie mogła wykorzystać nie tylko zasoby, ale i bogate doświadczenie PKP PLK w realizacji dużych projektów infrastrukturalnych.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Będzie można zachować dotychczasowe tablice rejestracyjne oraz czasowo wycofać z ruchu samochód osobowy

Od 31 stycznia 2022 r. będzie można zachować dotychczasowy numer rejestracyjny pojazdu. Możliwość zachowania, na wniosek właściciela, dotychczasowego numeru rejestracyjnego nabytego pojazdu oraz rozszerzenie katalogu pojazdów wycofanych czasowo z ruchu o samochody osobowe wprowadziła ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz niektórych innych ustaw.

Wprowadzamy ułatwienia dla kierowców i właścicieli pojazdów, kończymy z barierami administracyjnymi, które dotąd utrudniały życie wielu Polakom. Dzięki tym zmianom wprowadzamy także realne oszczędności związane z rejestracją pojazdów – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Opłata za najczęściej wydawane tablice samochodowe to 80 zł. Dzięki pozostawieniu dotychczasowego numeru rejestracyjnego nie będzie trzeba jej ponosić, a od 4 września 2022 r. nie trzeba będzie ponosić także opłaty za nalepkę kontrolną - w sumie, razem z opłatą ewidencyjną, da to 99,50 zł oszczędności. Możliwe będzie zachowanie dotychczasowego numeru rejestracyjnego pojazdu, jeżeli był on zarejestrowany na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej oraz ma czytelne, utrzymane w należytym stanie tablice zgodne z obowiązującym wzorem. Możliwość zachowania tablic rejestracyjnych nie będzie więc dotyczyła tzw. czarnych tablic rejestracyjnych oraz białych z flagą PL.

Będzie można czasowo wycofać z ruchu samochód osobowy

W przypadku konieczności naprawy samochodu (np. po wypadku) wynikającej z uszkodzenia zasadniczych elementów nośnych konstrukcji będzie można wycofać pojazd z ruchu na okres od 3 do 12 miesięcy i nie wcześniej niż po upływie 3 lat od daty poprzedniego wycofania z ruchu. Przywrócenie do ruchu będzie wiązało się przeprowadzeniem dodatkowego badania technicznego pojazdu po naprawie. Ta zmiana pozwoli właścicielowi naprawianego i czasowo wycofanego z użytku samochodu ograniczyć koszty ubezpieczenia pojazdu. Obecnie czasowo można wycofać z ruchu samochody ciężarowe i przyczepy o dopuszczalnej masie całkowitej od 3,5 t, ciągniki samochodowe, pojazdy specjalne oraz autobusy.

Od 4 września 2022 r. nie będą już wydawane karty pojazdu i nalepki kontrolne

Kolejnym uproszczeniem w procedurze rejestracji pojazdów jest zniesienie obowiązku wydawania karty pojazdu oraz nalep-

Zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym
PL AB 12345
Stare tablice są OK!
80 zł oszczędności dla właściciela
(Od 4 września 2022 r. – 99,50 zł)
Od 31 stycznia 2022 r. kupując zarejestrowany w Polsce samochód osobowy będzie można zachować dotychczasowy numer rejestracyjny
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
#ŁĄCZYMYPOLSKĘ

Zmiana ustawy – Prawo o ruchu drogowym
Od 31 stycznia 2022 r. będzie możliwe wycofanie z ruchu uszkodzonego samochodu osobowego na czas naprawy (3-12 m-cy).
MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
#ŁĄCZYMYPOLSKĘ

ki kontrolnej i jej wtórnika. Dzięki temu właściciele pojazdów oszczędzą, np. podczas rejestracji pojazdu sprowadzonego z zagranicy w sumie 94,5 zł (karta pojazdu - 75 zł, nalepka kontrolna – 18,5 zł i 1 zł opłaty ewidencyjnej). Wydawanie karty pojazdu nie będzie konieczne, bo organy rejestrujące pojazdy oraz organy kontroli ruchu drogowego mają dostęp do centralnej ewidencji pojazdów. Właściciel może ponadto sprawdzić historię pojazdu online. Data wejścia w życie tych przepisów to 4 września 2022 r.

Nowy pojazd może zarejestrować dealer

Od 4 czerwca 2021 r. funkcjonuje możliwość załatwienia formalności związanych z rejestracją nowego pojazdu samochodowego, motoroweru lub przyczepy przez salon sprzedaży autoryzowany przez producenta. Rozwiązanie to ułatwia proces rejestracji, oszczędza czas nabywcy, a także umożliwia odbiór już zarejestrowanego pojazdu z salonu sprzedaży.

Koniec z wymianą dowodu rejestracyjnego, kiedy skończy się miejsce na pieczątki

Od grudnia 2020 r. nie trzeba już wymieniać dowodu rejestracyjnego, kiedy skończy się miejsce na pieczątki z badania technicznego, nie ma konieczności wożenia ze sobą dokumentu prawa jazdy oraz można zarejestrować pojazd w miejscu czasowego zamieszkania.

Prawo jazdy on-line

Kierujący pojazdami posiadający polskie prawo jazdy od 5 grudnia 2020 r. są zwolnieni z obowiązku posiadania przy sobie i okazywania dokumentu podczas kontroli drogowej na terytorium Polski. Dane i uprawnienia kierowcy podczas kontroli drogowej mogą być sprawdzane w centralnej ewidencji kierowców. Dzięki działaniom obecnego rządu kierowcy nie muszą posiadać przy sobie także dowodu rejestracyjnego i potwierdzenia polisy OC.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Dworzec we Władysławowie odzyskuje dawny blask

Kontynuowane są prace mające na celu przebudowę dworca kolejowego we Władysławowie. Do tej pory zrealizowano niezbędne rozbiórki obiektów na terenie placu budowy, a obecnie wykonawca przygotowuje się do uruchomienia dworca tymczasowego oraz prowadzi prace rozbiórkowe w pomieszczeniach wewnątrz budynku. Wartość inwestycji wynosi 14,32 mln zł, a planowany termin jej zakończenia to pierwsza połowa 2023 roku.

Rozpoczęcie przebudowy dworca we Władysławowie to kolejny element wielkiej modernizacji polskiej kolei. Mieszkańcy Pomorza zyskają dzięki temu dostęp do bezpiecznej i komfortowej infrastruktury kolejowej. Mam nadzieję, że zmodernizowany historyczny budynek dworca stanie się wizytówką Władysławowa, ważnym centrum społeczności lokalnej i ułatwi turystom oraz mieszkańcom miasta podróżowanie do Gdańska i nad Zatokę Helską. Wszystko to dzięki Programowi Inwestycji Dworcowych, w ramach którego polski rząd przeznaczy do 2023 r. prawie 2 mld zł na modernizację blisko 200 dworców – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Przebudowa sprawi, że wybudowany w latach 1928-29 dworzec odzyska swoje historyczne piękno. Elewacja po renowacji zostanie pomalowana na jasnoszary kolor, poza gzymsami i obramowaniami okien i drzwi, które będą białe. Z utrzymaną w jasnych barwach kolorystyką elewacji kontrastować będzie czerwony dach wykonany z dachówki karpiówki. Na fasadach budynku od strony miasta i peronów, tuż nad wejściem do przestrzeni obsługi podróżnych, zaprojektowano zegary dworcowe i nowe przestrzenne oraz podświetlane napisy „Dworzec Kolejowy” (od strony miasta) i „Władysławowo” (od strony peronów). Całość uzyskanego w ten sposób efektu estetycznego

Dworzec Władysławowo - wizualizacja od strony miasta.

Dworzec Władysławowo - wizualizacja od strony peronów.

podkreśli nowa iluminacja nocna budynku.

Metamorfozę, z poszanowaniem historycznego charakteru dworca, przejdzie jego wnętrze. Przestrzeń obsługi podróżnych, znajdująca się w centralnej części budynku, połączy w sobie klasycystyczne elementy wystroju z nowoczesnością. Hol pełniący jednocześnie funkcję poczekalni będzie utrzymany w jasnej kolorystyce. Szara posadzka i ściany będą współgrać z bielą drewnianych boazerii i kolumn oraz sufitu, w który wkomponowano liniowe oświetlenie. W holu podróżni znajdą również ergonomiczne ławki, gabloty z rozkładem jazdy, a także elektroniczne tablice przyjazdów i odjazdów pociągów. Przestrzeń obsługi podróżnych będzie klimatyzowana. W jej sąsiedztwie zlokalizowano pomieszczenia kas biletowych oraz toalety. Południowa część dworca będzie przeznaczona na sezonowe kasy biletowe, natomiast w północnej i na piętrze, w centralnej części budynku, zaplanowano lokale na wynajem.

Przebudowa dworca we Władysławowie to inwestycja, dzięki której zabytkowy obiekt odzyska swoje historyczne wa-

Dworzec Władysławowo - wizualizacja wnętrze.

lory, a przy tym stanie się budynkiem nowoczesnym oraz spełniającym współczesne standardy obsługi podróżnych. Metamorfozę przejdzie również bezpośrednie otoczenia dworca, gdzie powstaną m.in. nowy parking, wiata rowerowa oraz tereny zielone, co z pewnością wpłynie pozytywnie na wygląd tego miejsca – stwierdził Ireneusz Maślany, członek zarządu PKP SA.

Dzięki inwestycji dworzec stanie się miejscem przyjaznym dla osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Wyeliminowane zostaną bariery architektoniczne związane z dostępnością budynku. Dla osób poruszających się na wózkach, a także dla rodzin z małymi dziećmi zaprojektowano specjalne pochylnie od strony miasta i peronów umożliwiające swobodny dostęp do przestrzeni obsługi podróżnych. Na dworcu znajdziemy również przystosowane dla osób z niepełnosprawnościami toalety, a także szereg innych usprawnień, w tym m.in. tablice w alfabecie Braille'a, plany dotykowe dworca, ścieżki prowadzące dla osób niewidzących i niedowidzących.

Dworzec po przebudowie będzie również bardziej ekologiczny i bezpieczny. Budynek zostanie ocieplony, a nowa stolarka o wysokich współczynnikach termoizolacyjności przyczyni się do ograniczenia strat energii cieplnej. Ponadto w obiekcie zaprojektowano nowoczesne, energooszczędne oświetlenie w technologii LED wraz z automatyką sterującą oraz pompy ciepła. Dworzec wyposażony będzie także w system BMS (Building Management System) zarządzający instalacjami i urządzeniami, dzięki czemu możliwe będzie ograniczenie zużycia energii elektrycznej, cieplnej oraz wody. Dzięki montażowi nowoczesnych systemów: monitoringu, kontroli dostępu, sygnalizacji włamania i napadu oraz przeciwpożarowych poprawi się bezpieczeństwo podróżnych i mienia.

Sporo zmian zajdzie w otoczeniu dworca we Władysławowie. W sąsiedztwie budynku zaprojektowano dwa parkingi oraz wiatę rowerową. W ramach inwestycji zostaną również zasadzone nowe drzewa i krzewy oraz uporządkowane tereny zielone. Pod częścią z nich zostanie wybudowany znacznych rozmiarów zbiornik retencyjny gromadzący deszczówkę.

Inwestycja jest realizowana w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023 z dofinansowaniem ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko. Inwestorem są Polskie Koleje Państwowe SA, dokumentację projektową wykonała firma TPF Sp. z o.o. oraz TBiARCHITEKCI Sp. z o.o., a wykonawcą robót jest KAMARO Sp. z o.o. Sp. K. z siedzibą w Gdańsku.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Rozmowy ministrów o transporcie w Rydze

Rozwój połączeń na linii kolejowej E75 Rail Baltica, współpraca portów morskich Polski i Łotwy oraz rewizja sieci TEN-T w kontekście wspólnych projektów infrastrukturalnych były tematami rozmowy ministra infrastruktury Andrzeja Adamczyka z ministrem transportu Łotwy, Talisem Linkaitsem. Spotkanie z inicjatywy strony polskiej odbyło się w Rydze 14 stycznia 2022 r. Minister Andrzej Adamczyk uczestniczył w wyjeździe na Łotwę wraz z delegacją Ministerstwa Aktywów Państwowych, pod przewodnictwem wicepremiera Jacka Sasina.

Ministrowie omówili bieżący stan prac modernizacyjnych transeuropejskiej linii kolejowej Rail Baltica, która w przyszłości połączy Polskę, Litwę, Łotwę, Estonię oraz w dalszej perspektywie Finlandię. To jedna z najważniejszych inwestycji kolejowych realizowanych obecnie w Polsce. Dzięki prowadzonej modernizacji trasa przystosowana zostanie do ogólnych standardów linii kolejowych obowiązujących w krajach Unii Europejskiej. Na całym polskim odcinku będzie to linia dwutorowa, zelektryfikowana, spełniająca wymogi sieci TEN-T.

Budowa linii kolejowej Rail Baltica od Helsinek do Warszawy zwiększy rolę transportu kolejowego w relacji państwa bałtyckie - Polska - Unia Europejska. Regiony położone na trasie szlaku będą miały szansę na bardziej dynamiczny rozwój. Realizacja projektu na terenie Polski jest już bardzo zaawansowana. Liczymy, że pozostałe państwa także będą dynamicznie realizowały ten projekt -

powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Współpraca portów morskich

Kolejnym zagadnieniem poruszonym podczas spotkania była współpraca portów morskich Polski i Łotwy. Region Morza Bałtyckiego jest obecnie jednym z najszybciej rozwijających się obszarów gospodarczych na świecie, a stale zwiększający się wolumen przepływów towarowych w coraz większym stopniu obsługują porty morskie. Kluczowymi i najbardziej perspektywicznymi połączeniami lądowymi, które prowadzą do tych portów i na których opiera się wymiana handlowa z ich udziałem, są linie kolejowe. Porty morskie leżące na krańcach tych linii, pełniąc rolę hubów, są bardzo ważnymi elementami tych połączeń.

Między portami Polski i Łotwy główną oś transportową stanowić będzie Rail Baltica, która integruje sieć lądową TEN-T i zapewnia synergię z portami morskimi. W Polsce wszystkie spółki kolejowe realizują inwestycje związane z usprawnieniem połączeń do portów. Widzimy wiele perspektywicznych płaszczyzn współpracy polsko-łotewskiej w sektorze gospodarki morskiej - dodał minister Adamczyk.

Inwestycje infrastrukturalne łączące Polskę i Łotwę

Ponadto minister A. Adamczyk wraz z wicepremierem J. Sasinem odbyli spotkania z europosłem Republiki Łotewskiej Robertsem Zile oraz ministrem sprawiedliwości Republiki Łotewskiej Janisem Bordansem. Podczas tych spotkań omówiono także zagadnienia wspólnych inwestycji infrastrukturalnych łączących Polskę i Łotwę, w tym w szczególności Via Baltica, Rail Baltica oraz znaczenia projektu Via Carpatia dla całego regionu Europy Środkowo-Wschodniej. Minister A. Adamczyk przyznał, że:

Projekt Via Carpatia powinien zostać uzupełniony o jego kolejowy komponent Rail Carpatia, co pozostaje również w żywotnym interesie państw naszego regionu – podkreślił minister Andrzej Adamczyk.

Dodał, że także komisarz A. Valean oficjalnie wyraziła zainteresowanie tym projektem i zadeklarowała wsparcie. Stanowi to dobry punkt wyjściowy do rozpoczęcia prac nad tym pro-

jektem, którego komponent kolejowy pozwoli na przekształcenie Via Carpatia i Rail Carpatia w multimodalny korytarz transportowy.

Rewizja sieci TEN-T

Na spotkaniu poruszono także kwestie koordynacji działań na forum UE, w trwającym właśnie procesie rewizji sieci TEN-T.

W skład transeuropejskiej sieci transportowej TEN-T wchodzą szlaki drogowe, kolejowe, lotnicze, morskie oraz rzeczne, stanowiące najważniejsze połączenia z punktu widzenia rozwoju Unii Europejskiej, a także punktowe elementy infrastruktury w postaci portów morskich, lotniczych, śródlądowych i terminali drogowo-kolejowych. Celem rozwijania sieci TEN-T jest zapewnienie spójności terytorialnej UE i usprawnienie swobodnego przepływu osób oraz towarów, a przez to poprawa działania jednolitego rynku wewnętrznego, stymulowanie wzrostu gospodarczego regionu oraz zwiększenia konkurencyjności poszczególnych państw członkowskich i całej UE w skali globalnej.

W grudniu ubiegłego roku Komisja Europejska (KE) opublikowała propozycję nowego rozporządzenia TEN-T, która będzie teraz przedmiotem prac w Radzie UE i Parlamencie Europejskim. W propozycji KE zawarto m.in. pomysł utworzenia nowego korytarza transportowego Morze Bałtyckie - Morze Czarne/Morze Egejskie. Na terytorium Polski w przebiegu uwzględniono m.in. odcinki dróg i kolei od Gdańska przez Warszawę, Lublin i Rzeszów do Barwinka. Elementy drogowego szlaku Via Carpatia, które były dotychczas częścią sieci kompleksowej w Polsce, Słowacji, Węgrzech i Rumunii ujęto w sieci rozszerzonej bazowej (extended core) i włączono do planowanego korytarza Bałtyk - Morze Czarne/Egejskie. W rozporządzeniu KE uwzględniła również szereg innych wniosków Polski.

W kwestiach transportowych nasze stanowiska niezmiennie się pokrywają. Wciąż do wdrożenia pozostaje wiele zadań infrastrukturalnych, które łączą Polskę i państwa nadbałtyckie z innymi państwami UE. Kluczowe jest pełne otwarcie regionu Europy Środkowej dla transportu i likwidacja białych plam transportowych przy poszanowaniu interesów wszystkich partnerów - powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Rekordowe wyniki polskich portów morskich

Wolumen przeładunków trzech wiodących portów morskich: w Gdańsku, Gdyni i Szczecinie – Świnoujściu wyniósł w 2021 r. 113 mln ton, co stanowi wzrost o 9 proc. rok do roku. Łączna ilość przeładowanych kontenerów przekroczyła 3 mln TEU. 17 stycznia 2022 r. w Warszawie odbyła się konferencja podsumowująca wyniki polskich portów morskich w ubiegłym roku – wzięli w niej udział wiceministrowie infrastruktury: Marek Gróbarczyk i Grzegorz Witkowski.

113 mln ton przeładowanych towarów jednoznacznie pokazuje, w jak dobrej kondycji znajdują się polskie porty i jak dobrze radzą sobie z wciąż trwającą pandemią. 9 proc. wzrostu przeładunków rok do roku i 116 proc. w nieco ponad dekadę pokazuje dynamiczną ścieżkę wzrostu, na której znalazły się polskie porty. Chciałbym serdecznie podziękować zarządom i operatorom portów oraz wszystkim pracownikom sektora gospodarki morskiej za wytężoną pracę – powiedział wiceminister infrastruktury Marek Gróbarczyk.

Inwestycje w infrastrukturę portową

Znakomite wyniki polskich portów nie są dla nas zaskoczeniem. Inwestycje realizowanie w ostatnich latach przynoszą efekty, a trzeba pamiętać, że wiele z nich jest jeszcze w toku. Każda złotówka zainwestowana w gospodarkę morską zwraca się wielokrotnie – powiedział wiceminister infrastruktury Grzegorz Witkowski.

Największe obecnie realizowane inwestycje w polskich portach morskich dotyczą dróg wodnych. Postępuje budowa drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską – całkowita wartość inwestycji to prawie 2 mld złotych z budżetu państwa – oraz modernizacja toru wodnego Świnoujście-Szczecin do głębokości 12,5 m o wartości 1 936 mln zł. Na te dwa projekty w 2021 r. wydatkowano z budżetu państwa 930 mln zł.

Łącznie na projekty dotyczące rozbudowy infrastruktury portowej, dostępu od strony morza oraz od strony lądu pozyskano w okresie 2014-2020 środki finansowe z budżetu UE w wysokości 6 mld zł, w tym 3,6 mln zł z POIŚ oraz 2,4 mld zł z CEF. Poza zarządami portów i urzędami morskimi beneficjentami tych środków były też PKP PLK, Gmina Gdańsk i Gmina Szczecin.

W tym roku zakończy się także pierwszy etap budowy kanału żeglugowego przez Mierzeję Wiślaną.

Port Gdańsk – najszybciej rozwijający się europejski port ostatniej dekady

W Porcie Gdańsk w 2021 roku przeładowano ogółem 53,2 mln ton ładunków, co stanowi wzrost o 11 proc. w stosunku do roku 2020. Jest to zarazem najwyższy wynik polskiego portu w historii.

Dynamika rozwoju Portu Gdańsk przekroczyła 100 proc. w ciągu ostatnich 10 lat, co jest najlepszym wynikiem w Europie. Obecnie Port Gdańsk pod względem przeładunków zajmuje 3 miejsce na Bałtyku i 18 w Europie.

Port Szczecin – Świnoujście

W Porcie Szczecin – Świnoujście w 2021 roku przeładowano ogółem 33,2 mln ton ładunków, co stanowi wzrost o 6,6 proc. w stosunku do roku 2020. W 2021 r. wyrównano ponadto wynik z rekordowego roku 2018, co jest znaczącym osiągnięciem w dobie pandemii.

Port Szczecin – Świnoujście szczyci się także najdynamiczniej rozwijającym się terminalem promowym w Polsce – wzrost o 139 proc. w ciągu dekady.

Port Gdynia

W Porcie Gdynia w 2021 roku przeładowano ogółem 26,7 mln ton ładunków, co stanowi wzrost o 8,2 proc. w stosunku do roku 2020. W tym samym okresie liczba zawinięć statków handlowych do portu wzrosła o blisko 15 proc. do 4240. Port Gdynia jest największym agroportem na Bałtyku, zajmuje także trzecie miejsce pod względem przeładunku kontenerów – blisko 1 mln TEU w 2021 roku.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Kolej na ekologię

Modernizacja i elektryfikacja odcinka linii kolejowej Ełk – Giżycko otrzymała wsparcie unijne ze środków Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Umowa na prace na linii kolejowej nr 38 to kolejny element wielkiej modernizacji polskiej kolei. Wierzę, że elektryfikacja linii wpłynie korzystnie na środowisko przyrodnicze Mazur, a trasa z Ełku do Korsz przyciągnie wielu turystów. Przy wsparciu środków europejskich sukcesywnie zmieniamy polską kolej, czyniąc ją bardziej konkurencyjną i dostępną dla pasażerów – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Dzięki elektryfikacji 49 km torów kolej na odcinku Olsztyn – Ełk przyspieszy nawet dwukrotnie a podróż skróci się o 50 minut. Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko właśnie wchodzą w fazę realizacji. Cały projekt „Prace na linii kolejowej nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko wraz z elektryfikacją", realizowany przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA, stanowi I część większego przedsięwzięcia, podzielonego na 2 fazy:
1/. faza I – prace budowlane na odcinku Ełk (bez stacji) – Giżycko (ze stacją), tj. w km 103,706 – 152,850 km linii nr 38, wraz z I częścią zapewnienia zasilania trakcyjnego z 6 podstacji trakcyjnych (Ełk, Stare Juchy, Siedliska, Sterławki Małe, Kętrzyn, Korsze), zlokalizowanych na odcinku Ełk – Korsze;
2/. faza II – druga (końcowa) część zapewnienia zasilania trakcyjnego z wyżej wymienionych podstacji trakcyjnych.

Projekt wpisuje się w unijny trend priorytetowego finansowego wsparcia inwestycji ukierunkowanych na rozwiązania zawierające czynnik klimatyczny i środowiskowy. W systemie rozdysponowywanych środków unijnych kolej, z jej w znacznej mierze proekologicznymi projektami, zajmuje szczególne miejsce, również z punktu widzenia założeń nowej perspektywy finansowej UE. Elektryfikacja odcinka kolejowego Ełk – Giżycko wraz z modyfikacją i budową infrastruktury towarzyszącej to krok, który niewątpliwie docenią zarówno przewozy pasażerskie i towarowe, jak i warmińsko-mazurska natura. Dzięki dofinansowaniu w wysokości ponad 640 mln złotych zostanie zrealizowany projekt, który przyspieszy i usprawni przewozy kolejowe w Warmii i Mazurach – stwierdziła Joanna Lech, p.o. Dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Założenia projektowe

Podstawowym celem realizowanego projektu jest modernizacja i elektryfikacja trasy, co pozwoli usprawnić pasażerski i towarowy transport kolejowy w transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T).
W ramach modernizacji wymieniona będzie nawierzchnia kolejowa na całym odcinku Ełk – Giżycko, z podniesieniem dopuszczalnych nacisków osi do 221 kN i przebudową układów torowych na stacjach dla pociągów towarowych o długości 750 m. Prace obejmą także wzmocnienie podtorza i przebudowę nasypów wraz z torowiskiem w miejscach przesunięcia linii kolejowej oraz udrożnienie i odbudowę odwodnienia.

Elektryfikacja wraz z budową sieci trakcyjnej i zapewnieniem jej zasilania to – obok modernizacji – kluczowy cel projektu.

Inwestycja obejmie także m.in. przebudowę sześciu i budowę dwóch obiektów inżynieryjnych, modernizację trzech stacji i dwóch przystanków osobowych oraz przebudowę systemów zabezpieczających na przejazdach kolejowych.

Zakończenie realizacji całego projektu modernizacji i elektryfikacji linii nr 38 na odcinku Ełk – Giżycko zaplanowano na 2024 rok. Realizacja dalszej części projektu, czyli „Prac na linii kolejowej

nr 38 na odcinku Giżycko – Korsze wraz z elektryfikacją" jest planowana w ramach Krajowego Planu Odbudowy.

Efekty inwestycji

Linia kolejowa nr 38 na wspomnianym odcinku jest linią jednotorową, o klasie torów 2. Prędkości techniczne pociągów pasażerskich wahają się w granicach 80-100 km/h z licznymi punktowymi ograniczeniami prędkości, co sprawia, że jakość obsługi ruchu pasażerskiego i towarowego jest ograniczona i nie pozwala na oferowanie usług najwyższej jakości.

Inwestycja zwiększy przepustowość linii kolejowej, skróci czasu podróży pasażerów i towarów, co poprawi jakość usług kolejowych. Zmniejszą się także koszty eksploatacji.

Elektryfikacja nie tylko usprawni połączenia, ale także, poprzez zmniejszenie emisyjności, ograniczy szkodliwe oddziaływanie transportu na środowisko w Krainie Wielkich Jezior Mazurskich.

Przebudowa urządzeń zabezpieczających na przejazdach kolejowo-drogowych przyczyni się do poprawy bezpieczeństwa kolejowego.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Ciąg dalszy ze s.1

Autostrada A1 Włocławek – Toruń zostanie poszerzona

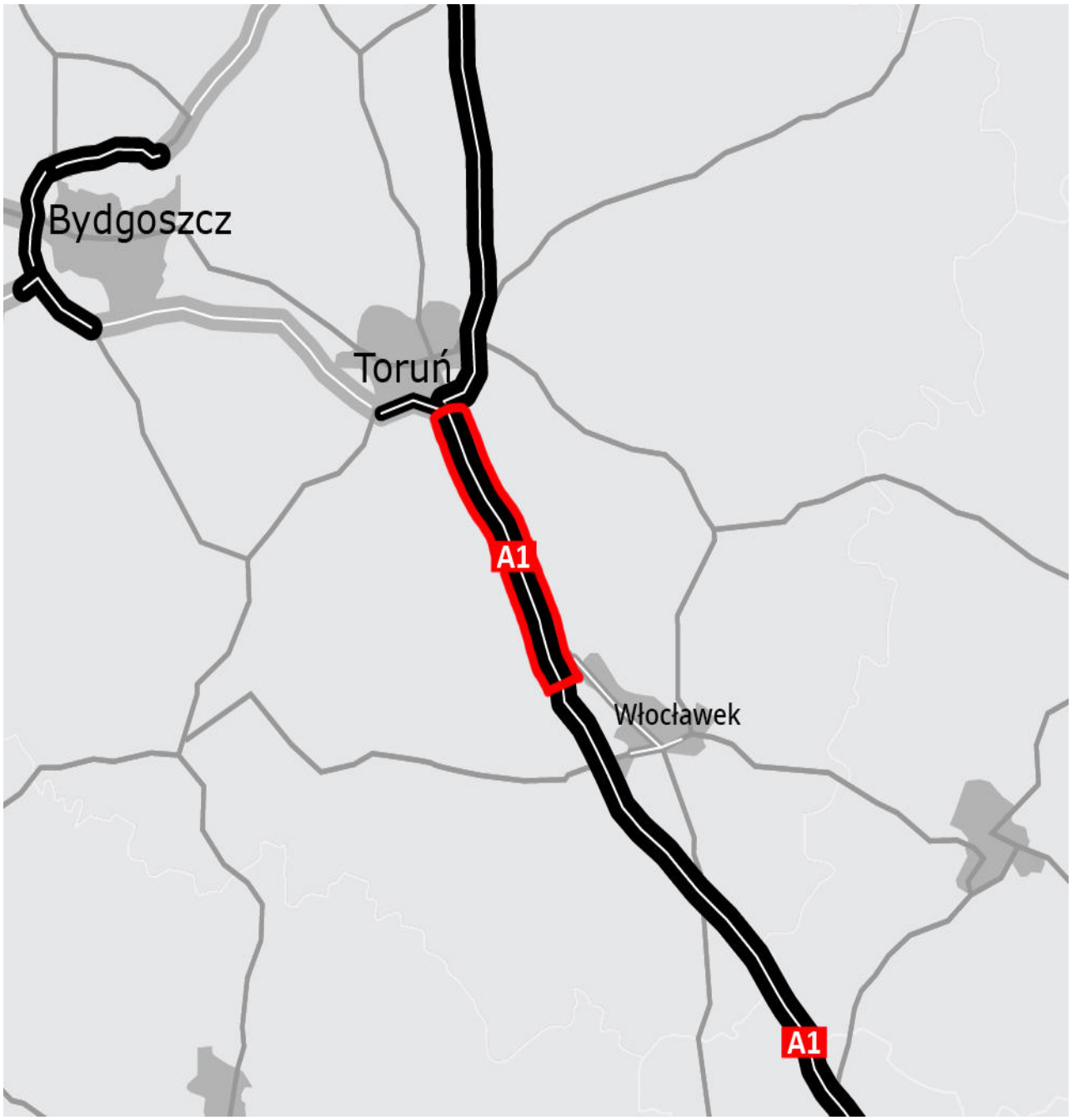
Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk zatwierdził Program inwestycji zakładający poszerzenie autostrady A1 na odcinku od węzła Włocławek Północ do węzła Toruń Południe o dodatkowe pasy ruchu. To kolejna inwestycja związana z rozbudową autostrad przewidziana do realizacji w ramach Rządowego Programu Budowy Dróg Krajowych do 2030 r. O trzeci i czwarty pas poszerzona zostanie A2 na odcinku Warszawa - Łódź, trzeci pas zostanie dobudowany także na autostradzie A4, od Krzyżowej do Tarnowa.

Wiele odcinków obecnie istniejącej sieci dróg szybkiego ruchu wyczerpało lub w najbliższym czasie wyczerpie możliwości sprawnego przenoszenia rosnących z roku na rok potoków ruchu. Jest tak także w przypadku autostrady A1. Dlatego reagujemy z wyprzedzeniem i rozpoczynamy prace przygotowawcze związane z dobudowaniem trzeciego pasa na obu jezdniach A1 pomiędzy Włocławkiem a Toruniem – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Inwestycja będzie polegała na rozbudowie łącznie 34,8 km A1 o trzeci pas ruchu o szerokości 3,75 m na każdej z jezdni autostrady, na odcinku od węzła Toruń Południe do węzła Włocławek Północ.

Realizacja inwestycji przyczyni się do dostosowania parametrów technicznych A1 do prognozowanego wzrostu natężenia ruchu, w szczególności spowodowanego przejęciem ruchu z drogi ekspresowej S10 Szczecin - Warszawa, w związku z planowaną budową S10 na odcinku od węzła Włocławek Północ do Obwodnicy Aglomeracji Warszawskiej (A50/ S50).

Inwestycja zapewni zwiększenie przepustowości, skrócenie czasu przejazdu, zwiększenie poziomu bezpieczeństwa istniejącej autostrady oraz umożliwi efektywne rozprowadzenie zwiększone-



go ruchu drogowego powstałego na trasach dojazdowych do Centralnego Portu Komunikacyjnego.

Wykonana w ramach Studium Korytarzowego budowy S10 (A1 - Obwodnica Aglomeracji Warszawskiej) prognoza ruchu wykazała średnie natężenie w 2050 r. w przedziale od 64,3 tys. poj./ dobę do 67,2 tys. poj./dobę. Prognozowane natężenie ruchu zbliża się zatem do wartości odpowiednich dla przekroju 2x3 pasy ruchu.

W ramach prac przygotowawczych, zaplanowanych na lata 2022-2026, zostanie wykonana pełna analiza i prognoza ruchu oraz analiza przekroju skoordynowana z wynikami prognozy dla budowy S10. Zakres prac przygotowawczych, o wartości ok. 2,4 mln zł, obejmuje ponadto opracowanie dokumentacji projektowej koniecznej do uzyskania decyzji środowiskowej oraz jej uzyskanie. Szacunkowy koszt całej inwestycji to ok. 490 mln zł.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Warszawa Zachodnia: dwa nowe perony i kolejny etap prac

Podróżni na Warszawie Zachodniej od 16 stycznia 2022 r. korzystają z nowych peronów. Zadaszenie, szerokie przejście podziemne, windy i schody ruchome zapewniają komfortowe warunki podróży. Inwestycja realizowana przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA za ok. 2 mld zł ubiega się o dofinansowanie ze środków unijnych Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko.

Wykonane zostało szerokie zadaszenie. Perony są oświetlone i wyposażone w ławki. Przygotowane są osłonięte poczekalnie oraz gabloty z rozkładami jazdy i tablice informacyjne. Dojście do nowych peronów nr 6 i 7 na obecnym etapie przebudowy stacji zapewnia kładka.

Tysiące Polaków i naszych gości z zagranicy każdego dnia korzystają ze stacji Warszawa Zachodnia. Przez wiele lat jej wygląd i funkcjonalność znajdowały się znacznie poniżej ambicji, możliwości i aspiracji Polaków. Dzisiaj się to zmienia – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Modernizacja Warszawy Zachodniej pokazuje. jak zmienia się polska kolej i jak dostosowujemy infrastrukturę do potrzeb pasażerów. Cieszę się, że prace przebiegają tak sprawnie, a podróżni mogą korzystać z kolejnego peronu. Efektywnie wykorzystujemy fundusze euro-

pejskie przeznaczone na kolej, dlatego mam nadzieję, że zgodnie z założeniami Europejskiego Zielonego Ładu, będziemy mogli przeznaczyć kolejne środki na modernizację polskiej kolei – stwierdził wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Na stacji Warszawa Zachodnia, przy utrzymanym ruchu kilkuset pociągów, udostępniliśmy już podróżnym dwa nowe perony. Teraz wykonawca rozpocznie prace, które zapewnią połączenie linii obwodowej i linii w kierunku Radomia. Inwestycja, która rozpoczęła modernizację linii średnicowej, zwiększa atrakcyjność i rolę kolei w aglomeracji warszawskiej i trasach przebiegających przez stolicę – powiedział Ireneusz Merchel, prezes Zarządu PKP PLK SA.

Na stacji widać już prace na kolejnym peronie nr 8. Budowana jest konstrukcja obok torów oraz zadaszenia. Peron planowany jest do udostepnienia przy marcowej korekcie rozkładu jazdy.

Zaawansowana jest budowa przejścia podziemnego. Między peronami 6 i 8 gotowa jest konstrukcja obiektu. Trasa połączy perony 1-8 z peronem na linii obwodowej (nr 9). Przejście będzie miało około 700 metrów długości i 60 metrów szerokości. Przewidziano przestrzeń na lokale użytkowe. Zapewniona będzie dostępność dla wszystkich podróżnych.

Na stacji i w jej obrębie przygotowane jest 6 km torów i sieci trakcyjnej. Zamontowano 43 rozjazdy. Zaawansowana jest budowa lokalnego centrum sterowania z komputerowymi urządzeniami. LCS zapewni sprawne i bezpieczne prowadzenie ruchu kolejowego.

Warszawa Zachodnia zapewni oczekiwany komfort podróży. Wszystkie perony będą zadaszone. Ruchome schody, windy, system dynamicznej informacji oraz szerokie przejścia ułatwią dostęp do pociągów. Łatwiejsze będzie łączenie podróży koleją z komunikacją miejską. Bezpieczne zarządzanie ruchem kolejowym na Warszawskim Węźle Kolejowym zapewnią nowoczesne urządzenia i systemy komputerowe.

Zakończenie inwestycji planowane jest w 2023 r.

Więcej informacji o projekcie na stronie: stolicadobrychrelacji.pl

Więcej zdjęć na stronie PKP PLK: https://www.plk-sa.pl/o-spolce/biuro-prasowe/informacje-prasowe/szczegoly/warszawa-zachodnia-dwa-nowe-perony-i-kolejny-etap-prac-6608

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Wystawa „Zabytki toru wodnego Świnoujście - Szczecin” zawitała do Elbląga

Od 18 stycznia do końca lutego 2022 r. w Muzeum Archeologiczno-Historycznym w Elblągu można oglądać wystawę poświęconą historycznym obiektom wydobytym z toru wodnego Świnoujście-Szczecin, modernizowanego i pogłębianego przez Urząd Morski w Szczecinie. Wystawa powstała pod patronatem Ministerstwa Infrastruktury.

Elbląg jest kolejnym z miast w którym można podziwiać imponujący zbiór zabytków wydobytych podczas modernizacji toru wodnego Świnoujście-Szczecin, czyli jednej z najważniejszych inwestycji w polskim sektorze morskim - powiedział wiceminister infrastruktury Grzegorz Witkowski.

Podczas pogłębiania toru wodnego wydobytych zostało aż 100 ton obiektów zabytkowych pochodzących z różnych epok historycznych, jak m.in. kotwice, boje, śruby okrętowe, elementy U-Boota,

fragmenty samolotów czy wydobyty z dna Odry średniowieczny miecz z pochwą. Wystawa, składająca się z 25 plansz oraz eksponatów, przedstawia historię wybranych znalezisk. Do tej pory była prezentowana m.in. w Warszawie, Szczecinie i Kołobrzegu.

Wydarzenie jest także okazją do zapoznania się z aktualnym stanem budowy drogi wodnej łączącej Zalew Wiślany z Zatoką Gdańską, która otwiera zupełnie nowe możliwości w zakresie dostępu do portów od strony lądu i morza.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Modernizacja stopnia wodnego Przegalina zakończona

Zakończyła się przebudowa stopnia wodnego Przegalina w Gdańsku, realizowana przez gdański Regionalny Zarząd Gospodarki Wodnej. Całkowita wartość projektu wyniosła 130 mln złotych.

Modernizacja stopnia wodnego Przegalina to inwestycja niezwykle istotna nie tylko z punktu widzenia żeglugi, ale także bezpieczeństwa mieszkańców. Umożliwia ona żeglugę w ramach międzynarodowej drogi wodnej E40, jednocześnie zabezpieczając region Gdańska przed powodziami – powiedział wiceminister infrastruktury Grzegorz Witkowski.

Na modernizację składały się przebudowa, remonty i rozbiórki istniejących obiektów stopnia wodnego w Gdańsku Przegalinie, przede wszystkim Śluzy Północnej oraz obiektów towarzyszących w zakresie hydrotechnicznym i ogólnobudowlanym. Rozbudowane zostały także zaplecze techniczne oraz baza dla postoju jedno-

stek pływających Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej.

Istotnym elementem przebudowy była także renowacja nieczynnej Śluzy Północnej, która została wybudowana pod koniec XIX wieku. Docelowo ma ona służyć jako obiekt edukacyjno-turystyczny. Budowę przeprowadzono w ramach drugiego etapu kompleksowego przeciwpowodziowego zabezpieczania Żuław.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Pierwsze nowe wagony i unowocześnione lokomotywy zasilają flotę PKP Intercity

Spółka PKP Intercity odebrała pierwsze osiem z puli osiemdziesięciu jeden nowych wagonów wyprodukowanych przez poznańską Fabrykę Pojazdów Szynowych H. Cegielski. Pozostałe pojazdy wzmocnią flotę narodowego przewoźnika do końca roku. Wartość całego kontraktu wynosi 697 mln zł, a jego realizacja jest częścią największego programu inwestycyjnego w historii spółki. Flotę przewoźnika wzmocniły także pierwsze 2 zmodernizowane z udziałem funduszy Unii Europejskiej spalinowe lokomotywy uniwersalne nowej serii SU4220.

Polska kolej z roku na roku rozwija się w coraz szybszym tempie, dzięki czemu Polacy chętniej korzystają z usług PKP Intercity. Nowoczesne wagony wyprodukowane w Fabryce Pojazdów Szynowych pozwolą narodowemu przewoźnikowi zaprezentować jeszcze lepszą ofertę dla podróżnych. Wspierając rodzimych producentów modernizujemy polską kolej czyniąc ją bardziej komfortową,

bezpieczną i ekologiczną – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Premierowy wagon po raz pierwszy PKP Intercity pokazało w trakcie ubiegłorocznych targów TRAKO w Gdańsku, a już niedługo pasażerowie będą mogli wsiąść do nowo wyprodukowanych pojazdów. Nowoczesne wagony zostaną włączone do składów Intercity (IC) oraz Express Intercity (EIC), które będą kursować na poniższych trasach:

1/. Warszawa – Kraków – Zakopane,
2/. Kołobrzeg/Gdynia – Bielsko-Biała,
3/. Kołobrzeg/Hel – Gdynia – Warszawa,
4/. Warszawa – Wrocław – Warszawa,
5/. Warszawa – Szczecin – Warszawa,
6/. Warszawa – Berlin – Warszawa,
7/. Gdynia – Berlin – Gdynia,
8/. Kraków – Berlin – Kraków,
9/. Gdynia/Warszawa - Wiedeń - Warszawa/Gdynia,
10/. Wrocław – Gdynia.

Komfortowe wagony dla różnych grup podróżnych

W nowych wagonach pasażerowie skorzystają z wygodnych foteli, klimatyzacji, systemu informacji pasażerskiej oraz toalet z zamkniętym obiegiem. Każde miejsce będzie miało dostęp do gniazdka elektrycznego oraz indywidualne oświetlenie. Ponadto zostaną zainstalowane wzmacniacze sygnału komórkowego oraz urządzenia do bezprzewodowego internetu. Nowe wagony są w pełni zgodne z Technicznymi Specyfikacjami Interoperacyjności, które umożliwiają sprawne i efektywne poruszanie się po transeuropejskiej sieci kolejowej. Będą również dostosowane do prędkości 200 km/h.

Odebranych 8 wagonów to pojazdy bezprzedziałowe 2. klasy. Ponadto flotę PKP Intercity wzmocni jeszcze:

1/. 7 wagonów przedziałowych 1. klasy;
2/. 19 wagonów bezprzedziałowych 2. klasy;
3/. 27 wagonów przedziałowych 2. klasy;
4/. 10 wagonów bezprzedziałowych 2. klasy z miejscami do przewozu rowerów (każdy wyposażony w 8 wieszaków na rowery);
5/. 10 wagonów przedziałowych 2. klasy przystosowanych do

przewozu osób z niepełnosprawnościami.

Chcemy zaproponować naszym pasażerom wysoki i przewidywalny standard podróżowania. Dlatego inwestujemy w nowoczesny tabor, dzięki któremu coraz więcej tras obsługiwanych jest przez pojazdy dostosowane do potrzeb różnych grup podróżnych – stwierdził Marek Chraniuk, Prezes Zarządu PKP Intercity.

Pierwsze nowoczesne lokomotywy już w PKP Intercity

PKP Intercity odebrało również pierwsze 2 zmodernizowane spalinowe lokomotywy uniwersalne nowej serii SU4220. Powstały one w wyniku modernizacji klasycznych lokomotyw spalinowych serii SM42. Pojazdy zyskały dwa nowoczesne silniki spalinowe, spełniające normę emisji spalin na poziomie Stage V. Nowym rozwiązaniem, w które zostały wyposażone lokomotywy, jest mikroprocesorowe sterowanie poprawiające właściwości trakcyjne pojazdów, a także pozwalające zmniejszyć zużycie paliwa. Modernizacja zwiększyła bezpieczeństwo pracy lokomotywy, a także niezawodność. Łącznie do przewoźnika trafi 13 takich pojazdów.

Nowe wagony i unowocześnione lokomotywy to nie tylko wyższy komfort podróżowania, ale także większe bezpieczeństwo oraz niezawodność. Dążymy do tego, aby coraz większą część naszego taboru stanowiły nowe i zmodernizowane pojazdy. W 2030 nasza flota już w całości będzie składać się takich pojazdów – zapowiada Adam Laskowski, Członek Zarządu PKP Intercity.

Wartość kontraktu wynosi 90,3 mln zł. Modernizacja jest współfinasowana w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko, projekty „Kolej na dobre połączenia – unowocześnienie wagonów i lokomotyw dla PKP Intercity S.A.” oraz „Przyspieszamy komfortowo – unowocześnienie wagonów i zakup lokomotyw dla PKP Intercity S.A.”. PKP Intercity uzyskało dofinasowanie w kwocie 653,8 mln zł.

Kontynuacja współpracy PKP Intercity z poznańską Fabryką Pojazdów Szynowych

Realizowane umowy to kolejne przykłady udanej współpracy PKP Intercity z H. Cegielski - Fabryką Pojazdów Szynowych. Producent z końcem 2019 r., na pięć miesięcy przed planowanym terminem, dostarczył przewoźnikowi ostatnie z 90 unowocześnionych wagonów. Wartość zamówienia wyniosła prawie 410 mln zł. W listopadzie 2020 r. flotę PKP Intercity wzmocniło 10 zmodernizowanych wagonów restauracyjnych. Umowa opiewała na 61,3 mln zł. Łącznie w ramach realizowanego programu inwestycyjnego PKP Intercity zawarło z wielkopolską spółką umowy warte ponad 1,25 mld zł.

27 mld zł inwestycji w ekologiczną kolej

W ramach rozszerzonej strategii inwestycyjnej „PKP Intercity - Kolej Dużych Inwestycji” do 2030 roku spółka przeznaczy 27 mld zł na nowoczesny tabor oraz przyjazne środowisku stacje postojowe. W efekcie przewoźnik planuje uruchamiać w 2030 roku około dwa razy więcej pociągów i zaoferować pasażerom wysoki standard podróży. Normą staną się podróże z prędkością 160-250 km/h, co pozwoli skrócić czasy przejazdów. Pociągi PKP Intercity znacząco więc przyspieszą, ponieważ obecnie większość z nich kursuje z prędkością 120-160 km/h. Wyższy komfort i funkcjonalność zapewni nowy design przestrzeni wewnątrz pociągów, nad którego założeniami trwają obecnie prace. Nowe pojazdy będą dostosowane do potrzeb różnych grup podróżnych, np. osób z niepełnosprawnościami czy rodzin z dziećmi. W 2030 roku cały tabor przewoźnika będzie nowy lub zmodernizowany, co zapewni wysoki poziom bezpieczeństwa podróży i wygody. Potężne inwestycje w nowoczesne pociągi będą napędzać dalszy rozwój kolei jako najbardziej ekologicznego środka transportu zbiorowego, wpisującego się w założenia Europejskiego Zielonego Ładu. PKP Intercity planuje stać się pierwszym polskim przewoźnikiem pasażerskim, którego działalność będzie neutralna dla klimatu.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

HUMOR

Młoda nauczycielka poszła przeprowadzić pierwszą lekcję z języka polskiego w szkole podstawowej. Na wizytację pierwszej lekcji poszedł dyrektor szkoły i usiadł w ostatniej ławce za Jasiem.

Nauczycielka napisała na tablicy: Ala ma kota. Odwróciła się i zapytała: Kto przeczyta, co napisałam?

Pierwszy zgłosił się Jasiu i powiedział: Ale ładna pupa.

Nauczycielka speszona odpowiedziała: Nieprawda. Jasiu, bo dostaniesz dwójkę.

Zdenerwowany Jasiu siadając odwrócił się i powiedział: A TY jak nie wiesz, to nie podpowiadaj.

***

Ruszają prace przygotowawcze dla linii kolejowej CPK z Sieradza do Poznania

14 stycznia 2022 r. spółka Centralny Port Komunikacyjny podpisała umowę na studium wykonalności dla 170-kilometrowego odcinka Kolei Dużych Prędkości między Sieradzem a Poznaniem. Inwestycja jest częścią tzw. „igreka", czyli linii łączącej Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław. Kontrakt został podpisany z konsorcjum firm BBF, IDOM i Arcadis. Wartość umowy to 42,9 mln zł.

Umowa dotyczy przygotowania studium techniczno-ekonomiczno-środowiskowego (STEŚ), czyli niezbędnej dokumentacji przedprojektowej, dla linii kolejowej Sieradz – Kalisz – Pleszew – Poznań. Większość tego odcinka, czyli tzw. szprychy nr 9, znajduje się na terenie województwa wielkopolskiego. Dzięki tej inwestycji pociągi między Sieradzem i Poznaniem będą jeździć z prędkością do 250 km/h. Przyjęta dla tego odcinka prędkość projektowa to jednak 350 km/h i do takiej wartości będzie można w przyszłości podnieść prędkość maksymalną bez przebudowy torowiska i zmiany geometrii łuków.

Koleje Dużych Prędkości budowane w ramach CPK to skok cywilizacyjny dla polskiej infrastruktury kolejowej. Dzięki tej inwestycji Wielkopolska dołącza do regionów Polski, które będą beneficjentami tych przedsięwzięć. Ten projekt powinien być gotowy już dawno, ale niestety 10 lat temu przygotowania do budowy „igreka", czyli linii łączącej Warszawę, Łódź, Poznań i Wrocław, zostały przerwane. Dzisiaj nadrabiamy zaległości sprzed lat i to jest bardzo dobra wiadomość dla pasażerów z regionu i całego kraju – powiedział wiceminister infrastruktury Marcin Horała, pełnomocnik rządu ds. CPK.

Po wybudowaniu tego odcinka przejazd koleją między Warszawą a Poznaniem potrwa zaledwie 1 godz. 55 min (dzisiaj taka podróż pociągiem zajmuje ok. 3 godz.). Ze stolicy do Kalisza będzie można dojechać w 1 godz. 20 min (zamiast ok. 3 godz. obecnie). Skrócą się także czasy przejazdu z Poznania do Kalisza do 35 min (dziś 1,5 godz.) oraz z Poznania do Łodzi do 1 godz. 10 min (teraz ok. 3 godz.). Do Centralnego Portu Komunikacyjnego pasażerowie dojadą z Poznania w 1 godz. i 40 min.

Prace przygotowawcze STEŚ trwają już dla prawie 1200 km nowych tras kolejowych. Krok po kroku Program CPK staje się rzeczywistością. Celem podpisanej umowy jest opracowanie specjalistycznej dokumentacji na potrzeby projektowe wraz ze wskazaniem rekomendowanego przebiegu. Ten etap jest kluczowy, także z punktu widzenia mieszkańców, których będziemy pytać o zdanie np. o warianty przebiegów kolejowych. Im staranniej przeprowadzimy ten etap, tym efekt końcowy będzie lepszy dla pasażerów i dla mieszkańców – stwierdził prezes spółki CPK Mikołaj Wild.

W ramach STEŚ wykonawca dostarczy spółce CPK m.in. prognozy ruchu, a także analizy, m.in. techniczne, środowiskowe i wielokryterialne. Czas na przygotowanie tzw. wariantu inwestorskiego, który będzie stanowił załącznik do wniosku o decyzję środowiskową, to 12 miesięcy.

W zakres umowy wchodzą także m.in. badania geologiczne wraz z dokumentacją i mapy do celów projektowych. Jak wynika z harmonogramu, pierwsze roboty budowlane na odcinku Sieradz - Poznań mają ruszyć na przełomie 2024 i 2025 r. Zakończenie prac planowane jest na przełomie 2028 i 2029 r.

Program Kolejowy CPK #KolejNaPolske przewiduje na terenie województwa wielkopolskiego budowę ok. 220 km nowych linii kolejowych i modernizację przez PKP Polskie Linie Kolejowe 530 km linii istniejących. Dotychczas spółka CPK opracowywała studia wykonalności STEŚ dla ośmiu kolejowych inwestycji o łącznej długości ok. 1 000 km. Po podpisaniu umowy na odcinek Sieradz – Poznań ta liczba wzrosła do prawie 1 200 km. W ciągu najbliższych tygodni spółka planuje podpisanie kolejnych kontraktów.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Ruszyła akcja „Bezpieczny autokar – ferie 2022”

Rozpoczęły się pierwsze wyjazdy na zimowy wypoczynek i pierwsze kontrole autokarów – trwają działania Inspekcji Transportu Drogowego „Bezpieczny autokar – ferie 2022”. O tym, jak przebiegają kontrole i w jaki sposób zapewnić najmłodszym bezpieczeństwo w drodze na zimowe ferie, mówili 15 stycznia 2022 r. w Głogoczowie w województwie małopolskim,minister infrastruktury Andrzej Adamczyk, Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur oraz wicemarszałek województwa małopolskiego Łukasz Smółka.

Uczniowie z województw kujawsko-pomorskiego, lubuskiego, świętokrzyskiego, wielkopolskiego i małopolskiego jako pierwsi rozpoczynają zimową przerwę w nauce.

Inspekcja Transportu Drogowego od lat prowadzi działania, które z jednej strony mają ograniczyć ruch niebezpiecznych pojazdów, a z drugiej strony przypominać przewoźnikom, że realizując zorganizowane wyjazdy biorą odpowiedzialność za bezpieczeństwo najmłodszych uczestników ruchu drogowego. Dlatego stan techniczny autokarów oraz uprawnienia kierowców i ich przygotowanie do drogi nie mogą budzić żadnych wątpliwości – powiedział minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

W Głogoczowie inspektorzy Inspekcji Transportu Drogowego sprawdzali stan techniczny autokarów w specjalnie wyznaczonym punkcie kontrolnym. Takich miejsc na mapie kontrolnej ITD jest więcej. Kontrole są prowadzone przy trasach wiodących do popularnych kurortów zimowych oraz, w miarę możliwości, w miejscach wyjazdu autokarów.

Jeżeli rodzice lub organizatorzy chcą mieć pewność, że najmłodsi podróżują sprawnymi autokarami, a za kierownicą siedzą wypoczęci i trzeźwi kierowcy, mogą zgłosić autokar do kontroli Inspekcji Transportu Drogowego. Zarówno pojazdy, jak i stan psychofizyczny kierowcy zostanie zweryfikowany przez inspektorów, którzy dysponują specjalistycznym sprzętem kontrolno-pomiarowym – mówił Główny Inspektor Transportu Drogowego Alvin Gajadhur.

Działania podejmowane przez inspektorów są pozytywnie oceniane przez rodziców i organizatorów wycieczek, którzy są coraz bardziej zainteresowani przeprowadzeniem kontroli autokarów.

W trakcie ubiegłorocznych ferii zimowych inspektorzy ITD skontrolowali 1200 autokarów. Z uwagi na zły stan techniczny zatrzymano 60 dowodów rejestracyjnych, a wśród nich 14 pojazdów w ogóle nie powinno było wyjechać na drogę. W tych przypadkach inspektorzy wydali zakazy jazdy. Najczęściej stwierdzano wady w układach hamulcowym i kierowniczym.

W Głogoczowie inspektorzy prowadzili kontrole wykorzystując nowoczesne radiowozy, na których pokładzie znajdują się m.in. tester diagnostyczne EOBD, dymomierze, czy laserowy pirometr.

O bezpieczeństwo powinni dbać nie tyko przewoźnicy i kierowcy autokarów, ale również pozostali kierujący. Tym bardziej, że wraz z rozpoczęciem ferii na drogach ruch będzie zdecydowanie większy.

Bezpieczeństwo podróżowania własnym samochodem zależy też od odpowiedniego przygotowania i wyposażenia samochodu, dlatego zanim wyruszymy w trasę, koniecznie wykonajmy przegląd samochodu. Bądźmy wypoczęci i nie spieszmy się. Pośpiech, szczególnie w trudnych i zmiennych warunkach pogodowych, może doprowadzić do niebezpiecznych sytuacji. Dbajmy o swoje bezpieczeństwo, a szczególnie bezpieczeństwo najmłodszych, którzy właśnie zaczynają ferie. Zróbmy wszystko, aby były one bezpieczne – mówił minister infrastruktury Andrzej Adamczyk.

Zintensyfikowane działania kontrolne ITD będą prowadzone do końca ferii.

Pamiętaj o podstawowych zasadach podróży autokarem!

1/. Podróż powinna być zaplanowana z uwzględnieniem m.in. czasu na postój.

2/. Po każdych 4,5 godz. jazdy kierowca powinien zrobić minimum 45-minutową przerwę. Limit dziennej jazdy to 9 godz., może zostać wydłużony do 10 godz., nie częściej niż dwa razy w tygodniu.

3/. Autokar, którym podróżują dzieci i młodzież w wieku do lat 18, powinien być oznakowany z przodu i z tyłu pojazdu tablicami barwy żółtej z czarnym symbolem dzieci.

4/. Jeśli autokar wyposażony jest w pasy bezpieczeństwa - zarówno kierowca, jak i pasażerowie muszą mieć je zapięte.

5/. Przejścia w autokarze muszą być wolne. Korzystanie z nich nie może być utrudnione np. poprzez pozostawione bagaże.

6/. Pasażerowie powinni przestrzegać podstawowych zasad podczas jazdy. Niebezpieczne jest np.: chodzenie po autokarze w trakcie jazdy, opieranie się o drzwi, głośne zachowanie, które może dekoncentrować kierowcę.

7/. Należy zachować ostrożność w trakcie postojów, które powinny odbywać się w miejscach do tego wyznaczonych. Nie należy wsiadać lub wysiadać z autokaru od strony jezdni, ani też wychodzić na jezdnię spoza pojazdu.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Zacieśnienie współpracy kolejowej z Królestwem Niderlandów

Wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel spotkał się 25 stycznia 2022 r. w Warszawie z Ambasador Królestwa Niderlandów w Polsce, Daphne Bergsmą. Strony wymieniły podpisane Memorandum o współpracy pomiędzy Ministerstwem Infrastruktury Rzeczpospolitej Polskiej i Ministerstwem Infrastruktury i Zarządzania Wodą Królestwa Niderlandów, które określa perspektywy współpracy między Polską i Niderlandami w zakresie transportu kolejowego na najbliższe 5 lat.

Memorandum nadaje ramy współpracy pomiędzy naszymi krajami w obszarze kolei. Wpisuje się w strategię używania transportu do budowania spójności Europy - powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Sygnatariusze uzgodnili, że utrzymają i rozwiną współpracę dwustronną w celu rozwoju i wymiany rozwiązań, by jak najlepiej wykorzystać doświadczenia i wypracowane mechanizmy w zakresie infrastruktury kolejowej i jej utrzymania.

Obszary wspólnych zainteresowań obejmują m.in. poprawę transportu kolejowego i infrastruktury kolejowej, rozwój przewozu ładunków koleją pomiędzy Polską i Niderlandami oraz w korytarzach pomiędzy UE i Dalekim Wschodem.

Memorandum dotyczy również współpracy na forum UE, innowacji w branży kolejowej, dobrych praktyk przy budowie, utrzymaniu i organizacji Kolei Dużych Prędkości (KDP), w tym integrację kolei i lotnisk, a także współpracy we wdrażaniu innowacyjnych i ekologicznych technologii w obszarze kolejnictwa.

Forma współpracy zakłada m.in. wymianę informacji, organizowanie warsztatów i seminariów dla interesariuszy, wspólne badania i projekty, a także spotkania na wysokim szczeblu oraz na szczeblu eksperckim.

Niniejsze Memorandum zastępuje Memorandum o współpracy pomiędzy Ministrem Infrastruktury RP i Ministerstwem Transportu, Prac Publicznych i Zarządzania Wodą Królestwa Niderlandów z 2010r. Będzie obowiązywać do 2026r.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Indywidualne rozliczanie kosztów ogrzewania

To jest szansa na oszczędności dla milionów Polaków oraz zapewnienie przejrzystej informacji o zużyciu ciepła. Nowelizacja ustawy o efektywności energetycznej, wraz z uzupełniającym ją rozporządzeniem, porządkuje kwestię sposobu pomiaru zużycia ciepła. Dzieje się tak m.in. dzięki wprowadzeniu obowiązku jego indywidualnego opomiarowania. Zmiany te mogą przynieść bezpośrednie korzyści odbiorcom ciepła, a przy tym będą minimalizowały negatywny wpływ na środowisko naturalne.

Podpisana w kwietniu 2021 roku nowelizacja ustawy o efektywności energetycznej dostosowuje polskie regulacje prawne do wymogów unijnej legislacji. Ustawa i uzupełniające ją rozporządzenie, które weszło w życie 24 grudnia 2021 roku, to przede wszystkim szereg zmian, które bezpośrednio wpływają na właścicieli i zarządców mieszkań w budynkach wielorodzinnych. To właśnie oni zostali zobowiązani do montażu ciepłomierzy lub podzielników kosztów ogrzewania oraz wodomierzy umożliwiających zdalny, bezkontaktowy – a więc i bezpieczny, co jest dziś szczególnie ważne – odczyt. Właściciele i zarządcy nieruchomości muszą dostosować regulaminy spółdzielni i wspólnot w ciągu 12 miesięcy od wejścia w życie rozporządzenia. Z kolei wszystkie urządzenia bez zdalnego

odczytu, zamontowane przed wejściem w życie ustawy, muszą zostać wymienione na spełniające ten wymóg do 1 stycznia 2027 roku. Nowe prawo wprowadza również obowiązek szczegółowego i regularnego informowania mieszkańców o zużyciu ciepła.

Nowe prawo niesie ze sobą liczne korzyści. Mieszkańcy, którym zarządcy nieruchomości, zainstalują urządzenia do opomiarowania, będą mogli korzystać z energii w sposób bardziej racjonalny i oszczędny. Wzrośnie również ich świadomość w zakresie zużycia ciepła, a jego kontrola stanie się łatwiejsza. W praktyce może przełożyć się to na znaczące oszczędności w domowych budżetach, tak ważne w obliczu rosnących cen energii. Szacunkowo, użytkownik lokalu o wielkości ok. 50 mkw. będzie mógł w ciągu roku zaoszczędzić od ok. 200 do 300 zł.

Na takiej metodzie pomiaru zużycia ciepła skorzystają także zarządcy nieruchomości – spółdzielnie czy wspólnoty mieszkaniowe. Automatyzacja procesu wymagana ustawą pozwala na redukcję kosztów obsługi odczytów oraz usprawnienie zarządzania budynkami. Trzeba również podkreślić, że montaż podzielników oraz dostęp do cyklicznej informacji o zużyciu ciepła, są według nowych przepisów obligatoryjne. W nowelizacji ustawy o Prawie energetycznym ustawodawca zawarł zapisy o sankcjach dla właścicieli i zarządców budynków uchylających się od wprowadzenia zmian. Nie ma więc odwrotu od tej „pomiarowej rewolucji".

Systemy opomiarowania to szansa dla Polski na racjonalne gospodarowanie źródłami energii. Według szacunków, do opomiarowania pozostało ok. 3 mln mieszkań. Ujęte w ustawie zapisy są jednym z ważnych działań na rzecz osiągnięcia krajowego celu oszczędności energii finalnej na koniec 2030 roku w wysokości 5,58 mln ton oleju ekwiwalentnego.

Nie zapominajmy również o środowisku, które jest naturalnym beneficjentem wprowadzanych właśnie zmian legislacyjnych. Trzy miliony opomiarowanych mieszkań pozwala na zmniejszenie emisji CO_2 aż o 2 mln ton rocznie. To kolejna cegiełka, którą możemy dołożyć do całego zestawu działań mających na celu ochronę klimatu i bardziej racjonalne gospodarowanie zasobami naturalnymi naszej planety.

Autor: Maciej Dolny,
prezes zarządu
ista Polska

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

„Czyste Powietrze” wsparcie nawet do 69 tys. zł

Trzecia część programu „Czyste Powietrze” z najwyższym dofinansowaniem do 69 tys. zł przy miesięcznym dochodzie nie większym niż 900 lub 1260 zł na osobę (dotyczy odpowiednio gospodarstw wieloosobowych i jednoosobowych), oraz dla osób z ustalonym prawem do zasiłku, a także zmiany dotychczasowego programu, żeby jeszcze łatwiej sięgać po dotacje – to kolejne kroki milowe w walce ze smogiem. Minister Klimatu i Środowiska Anna Moskwa, podczas wizyty w Bieruniu na Śląsku, ogłosiła, że nowe zasady w „Czystym Powietrzu” zaczną obowiązywać od 25 stycznia 2022 r.

„Nie przestajemy pracować nad nowymi rozwiązaniami w programie „Czyste Powietrze”. Zgodnie z obietnicami, z początkiem roku startujemy z nową częścią „Czystego Powietrza” dla najmniej zamożnych. Ale przed nami stoją też kolejne wyzwania: dostosowanie programu do korzystania ze środków unijnych, przegląd kosztów kwalifikowanych choćby pod kątem położenia większego nacisku na termomodernizację, która skutecznie przekłada się na oszczędności w zakresie efektywności energetycznej. Niebawem szansę na wymianę „kopciucha” z dotacją będą mieli również mieszkańcy budynków wielorodzinnych, dla których przygotowujemy nowy program o zasięgu ogólnopolskim” – mówi minister Anna Moskwa.

„Staramy się modyfikować ofertę programu „Czyste Powietrze: tak, by był on dostępny dla jak największej grupy osób. Wychodzimy naprzeciw najuboższym obywatelom, zdając sobie sprawę, że bardzo często to właśnie ich domostwa wymagają najpilniejszego wsparcia – zarówno pod względem źródła ciepła, jak i np. termomodernizacji” – powiedział pełnomocnik Prezesa Rady Ministrów ds. programu „Czyste Powietrze” Bartłomiej Orzeł.

Pierwszy etap od 25 stycznia

Obecnie w „Czystym Powietrzu” obowiązują dwie części programu. Pierwsza – czyli podstawowy poziom dofinansowania do 30 tys. zł – dla osób z rocznym dochodem do 100 tys. zł, oraz druga – podwyższony poziom dofinansowania do 37 tys. zł – licząc przeciętny miesięczny dochód na osobę do 1564 zł w gospodarstwie wieloosobowym i do 2189 zł w gospodarstwie jednoosobowym.

Wprowadzenie nowej (trzeciej) części programu „Czyste Powietrze” dla beneficjentów uprawnionych do najwyższego poziomu dofinansowania podzielono na dwa etapy.

W pierwszej kolejności – już 25 stycznia 2022 r. – rozpocznie się nabór wniosków do trzeciej części programu, gdzie przewidziano nawet 69 tys. zł maksymalnej dotacji przy 90% kosztów kwalifikowanych. Przeciętny dochód na jednego członka gospodarstwa domowego w tym przypadku wyniesie do 900 zł (gospodarstwa wieloosobowe) lub do 1260 zł (gospodarstwa jednoosobowe). Ale alternatywą do dochodowego kryterium kwalifikowalności będzie też ustalone prawo do otrzymywania przez wnioskodawcę zasiłku stałego, zasiłku okresowego, zasiłku rodzinnego lub specjalnego zasiłku opiekuńczego. Liczbę transz rozliczeń i wypłat dotacji dla najwyższego poziomu dofinasowania zwiększono do pięciu (z trzech obowiązujących w pozostałych częściach). Najwyższy poziom dofinansowania nie będzie dostępny w ścieżce bankowej, czyli Kredycie Czyste Powietrze dostępnym w przypadku pierwszej i drugiej części programu.

Przy naborze dla trzeciej części programu obowiązywać będzie nowy załącznik (nr 2b „Koszty kwalifikowane oraz maksymalny poziom dofinansowania dla Części 3 Programu dla Beneficjentów uprawnionych do najwyższego poziomu dofinansowania”). Dokument ten oraz zmieniony program jest już dostępny zarówno na stronie czystepowietrze.gov.pl (zakładka „Weź dofinansowanie”), jak i na stronach poszczególnych wojewódzkich funduszy ochrony środowiska i gospodarki wodnej.

Rozwiązania dla osób o najniższych dochodach przewidziane na 2022 r. mają być rozszerzane. „Przymierzamy się do drugiego etapu prac, obejmującego między innymi prefinansowanie wydatków oraz pomoc wnioskodawcom w przygotowaniu, realizacji i rozliczeniu inwestycji” – zapowiada wiceprezes Narodowego Funduszu

Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej Paweł Mirowski.

Proste zasady dla wszystkich

„Wsłuchując się w postulaty zgłaszane przez wojewódzkie fundusze ochrony środowiska i gospodarki wodnej, organizacje branżowe i pozarządowe, zmodyfikowaliśmy również niektóre zapisy we wszystkich częściach programu „Czyste Powietrze" i jego załącznikach" – wyjaśnia wiceprezes NFOŚiGW Paweł Mirowski.

Najważniejsze ze zmian, które będą obowiązywać – tak jak trzecia część programu – już od 25 stycznia 2022 r., to m.in. uwzględnienie możliwości finansowania z „Czystego Powietrza", gdy dofinansowanie łączy się z gminnymi programami parasolowymi, w których wnioskodawca nie staje się właścicielem kotła do zakończenia okresu trwałości, a także umożliwianie dłuższej realizacji projektu, gdy opóźnienie rozliczenia wynika z przesunięcia terminu przyłączenia gazu przez operatora.

Dodatkowo wśród istotnych zmian znalazły się: dopuszczenie kotłów dwupaliwowych zgazowujących drewno i spalających pellet drzewny, jako zgodnych z celami programu „Czyste Powietrze" oraz doprecyzowanie wymagań dla przewodów kominowych w przypadku kotłów na paliwo stałe, ze względów bezpieczeństwa.

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Wybory uzupełniające do władz FSNT-NOT w kadencji 2021 – 2025

Po 4 miesiącach od wyboru władz Federacji Stowarzyszeń Naukowo Technicznych – NOT na czteroletnią kadencję 2021 – 2025, delegaci w formule on-line kontynuowali 24 stycznia drugą część posiedzenia sprawozdawczo-wyborczego. Po przeprowadzeniu obowiązującej procedury formalnej, dokonali wyborów uzupełniających na dwa nieobsadzone wówczas stanowiska. Obrady prowadził Wacław Muzykiewicz, przewodniczący prezydium Rady Krajowej FSNT-NOT.

Głosowania poprzedził miły akcent związany z wręczeniem doradcy prezesa FSNT NOT Włodzimierzowi Hausnerowi Medalu Pamiątkowego im. Piotra Stanisława Drzewieckiego. W wyniku przeprowadzonych w trybie on-line wyborór, do Zarządu Głównego FSNT-NOT dołączyła prof. Bożenna Kawalec-Pietrenko ze Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Przemysłu Chemicznego, a do Głównej Komisji Rewizyjnej Cezary Świstak, reprezentujący Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Leśnictwa i Drzewnictwa.

Jednym głosem przewagi nad kontrkandydatem Dawidem Myszką, prof. Bożena Kawalec-Pietrenko zwyciężyła w wyborczej konkurencji. Jako członek Zarządu Głównego FSNT-NOT zamierza zabiegać o aktywną współpracę z uczelniami technicznymi i profesjonalne kształcenie studentów.

Zainteresowania naukowe prof. B. Kawalec – Pietrenko koncentrują się na realizacji procesów w reaktorach wielofazowych , inżynierii procesów przetwórczych żywności, wytwarzaniu atrakcyjnych medycznie form farmaceutycznych oraz na problematyce zrównoważonego rozwoju. Jest członkiem wieku rad naukowych w wiodących instytutach z branży chemicznej w Polsce m.in. Instytutu Nowych Syntez Chemicznych, Instytutu Chemii Przemysłowej oraz Instytutu i Techniki Chemii Jądrowej. Posiada bardzo bogaty dorobek naukowy i ogromne doświadczenie zawodowe z pracy w krajowych i międzynarodowych organizacjach.

W dalszej części zebrania sprawozdawczo-wyborczego podjęto także uchwałę o przyjęciu w skład Prezydium Krajowej Rady trzech delegatów: – **Sławomira Pataja** ze

Pwalicki Kazimierz i Wacław Muzykiewicz (fot) J.Kowalski

Stowarzyszenia Technicznego Odlewników Polskich, **Adama Rylskiego** ze Stowarzyszenia Polskich Wynalazców i Racjonalizatorów oraz **Stefana Przybyłka** ze Stowarzyszenia Rzeczoznawców Wyceny Nieruchomości.

Po zakończeniu procesu wyborczego głos zabrała **Ewa Mańkiewicz-Cudny** prezes Zarządu Głównego FSNT-NOT. Podsumowała czteromiesięczną działalność władz, wybranych we wrześniu 2021 roku na czteroletnią kadencję oraz przedstawiła kierunki programowe Zarządu Głównego FSNT-NOT na lata 2021 – 2025.

Pierwsze miesiące działalności nowego zarządu

W ciągu minionych 4 miesięcy zarząd aktywnie włączył się w realizacje działań statutowych. Uczestniczył m.in. w spotkaniach makroregionu dolnośląskiego, integrującego środowisko, konferencji naukowo-technicznej pod hasłem EnergoMiting – poświęconej transformacji energetyki z wykorzystaniem źródeł energii elektrycznej OZE. Powołał zespół doradczy dotyczący gospodarowania nieruchomościami oraz do spraw biznesowo-ekonomicznych.

Do ważnych wydarzeń, które odbyły się jesienią ub. należały też działania adresowane bezpośrednio do młodego pokolenia w tym m.in. rozpoczęcie XLVIII Olimpiady Wiedzy Techniczne oraz podjęcie nowej inicjatywy związanej z przeprowadzeniem konkursu „Inżynierowie dla Niepodległej" na opracowanie gry planszowej, który ma na celu przybliżenie polskich twórców techniki i ich dzieł. Projekt jest adresowany do uczniów klas VII i VIII szkół podstawowych oraz do młodzieży podnadpodstawowych liceów ogólnokształcących oraz szkół branżowych.

Nowe wyzwania – dobre praktyki

Prezes ZG FSNT-NOT przedstawiła cały pakiet spraw na rzecz integracji środowiska technicznego i inżynierskiego wyznaczający kierunki działania na lata 2021-2025. – Kontynuujemy wszystko co jest dobre, ale mamy też nowe wyzwania – powiedziała delegatom **Ewa Mańkiewicz – Cudny**. – Zarząd Główny wyznaczył sobie pewne ramy programowe, które będzie realizował w tej kadencji. Chcemy aktywnie współpracować z makroregionami, uwzględniać sugestie i włączać je do tego planu.

Deklarowała zacieśnienie partnerskiej współpracy z samorządami zawodowymi, terytorialnymi i przedsiębiorstwami, organizacjami pozarządowymi działającymi w obszarze nauki, techniki i gospodarki, stowarzyszeniami i towarzystwami naukowo-technicznymi m.in. Towarzystwem Naukowym

Organizacji i Kierownictwa, Polskim Towarzystwem Ekonomicznym, Polskim Towarzystwem Informatycznym, Stowarzyszeniem Księgowych w Polsce, Fundacją im. Tadeusza Marka oraz Akademią Inżynierską w Polsce.

Dla FSNT-NOT bardzo ważna będzie również współpraca z parlamentem, rządem i poszczególnymi resortami, Prezydentem RP. W planach jest także zintensyfikowanie udziału w pracach komisji parlamentarnych, wyjście z ofertą programową do społeczeństwa, lepsze wykorzystanie sieci Terenowych Jednostek Organizacyjnych i Domów Technika

Wiele propozycji dotyczy też młodego pokolenia. Jest to m.in. powołanie klubów Młodego Inżyniera przy TJO i Domów Technika, organizowanie co dwa lata Forum Młodego Inżyniera, szersze zainteresowanie młodzieży naukami ścisłymi, kontynuacja OWT i konkursu Młody Innowator oraz konkursu na zaprojektowanie gry planszowej i gry komputerowej poświęconych wybitnym polskim twórcom techniki.

Rozszerzone będą także działania na rzecz nauki, techniki i gospodarki. Należy do nich: Organizacja Kongresów Techników Polskich, konferencji, seminariów o tematyce poświęconej innowacyjności, nowym technologiom, przeciwdziałaniu zmianom klimatycznym, zrównoważonemu rozwojowi. Zarząd zmierza do utworzenia eksperckiego lobby inżynierskiego, zespołu ekspertów do opracowania opinii projektów legislacyjnych, aplikowania o granty w obszarze wspierania przedsiębiorczości.

Przewidziana jest także aktywna współpraca z agendami rządowymi i uczelniami, z Radą Główną Instytutów Badawczych oraz współpraca międzynarodowa, usprawnianie polityki ekonomicznej Federacji i rozwijanie form komercyjnych w celu pozyskiwania środków na działalność statutową.

Ważne uchwały

Na posiedzeniu sprawozdawczo-wyborczym delegaci podjęli też kolejne ważne uchwały o zwołaniu i organizacji XXVII Kongresu Techników Polskich, zatwierdzeniu składu Komitetów i Komisji, przyjęciu zmian regulaminowych dostosowanych do sytuacji pandemicznej w kraju, sprzedaży niewielkiej nieruchomość w Krynicy Morskiej, a także przyjęli założenia budżetu na 2022 rok, przedstawione przez dyrektora generalnego FSNT-NOT, Mariusza Płaczkiewicza. (JC)

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Amazon: ponad 25000 stałych miejsc pracy i dalszy rozwój w Polsce

Amazon stworzył w Polsce ponad 25000 stałych miejsc pracy od 2014 r. Równolegle z rozwojem w obszarze polityki kadrowej, Amazon Fulfillment Poland otrzymał tytuł Top Employer. Międzynarodowa instytucja certyfikująca, Top Employers Institute, doceniła jakość środowiska pracy w Amazon, możliwości rozwoju dla pracowników oraz wysokie standardy i dobre praktyki HR. Amazon oferuje zatrudnionym różnorodne stanowiska w centrach logistycznych, Centrach Rozwoju Technologii, biurze korporacyjnym i Amazon Web Services.

Amazon oferuje pracownikom atrakcyjne wynagrodzenie oraz szeroki pakiet benefitów pozapłacowych, tj.: prywatna opieka medyczna, ubezpieczenie zdrowotne czy zniżki pracownicze. Pracownicy poziomu początkowego centrów logistycznych Amazon, zatrudnieni dłużej niż rok, mają również dostęp do innowacyjnego programu „Postaw na Swój Rozwój", w ramach którego mogą uzyskać dofinansowanie na cele edukacyjne. Przez 4 lata Amazon pokrywa nawet 95 proc. kosztów szkoleń zawodowych wybranych przez pracowników, do kwoty 26000 zł.

„W ciągu ostatnich dziesięciu lat staliśmy się integralną częścią życia Polaków i jesteśmy z tego dumni. Nie bylibyśmy w stanie rozwijać się na taką skalę bez przyjaznych społeczności i profesjonalnego wsparcia władz centralnych, regionalnych i lokalnych. Naszym priorytetem jest bezpieczeństwo naszych pracowników – jest ono dla nas najważniejsze, dlatego w nie inwestujemy, wraz z konkurencyjnymi wynagrodzeniami i wysokiej jakości benefitami pozapłacowymi" – mówi Marian Sepesi, dyrektor regionalny ds. operacji Amazon na region Europy Środkowo-Wschodniej.

Certyfikat Top Employer 2022, przyznany Amazon Fulfillment Poland przez Top Employers Institute, jest potwierdzeniem zaangażowania na rzecz pracowników centrów logistycznych. To jeden z najbardziej prestiżowych certyfikatów na świecie w dziedzinie zarządzania zasobami ludzkimi, który potwierdza wysoką jakość środowiska pracy, możliwości rozwoju zawodowego i dostępność programów pracowniczych. Proces audytu Top Employer zwraca uwagę na postępy w takich kwestiach, jak równe płace czy integracja społeczna. Pakiety wynagrodzeń w Amazon są atrakcyjne, a płace są uzależnione od doświadczenia, branży i poziomu stanowiska oraz obejmują szeroki zakres benefitów dla wszystkich

pracowników już od pierwszego dnia zatrudnienia.

Przyznanie certyfikatu Top Employer zostało również skomentowane przez CEO Top Employers Institute, Davida Plinka. „Z przyjemnością świętujemy i doceniamy organizacje, które w tym roku otrzymały certyfikat Top Employer w poszczególnych krajach – komentuje David Plink i dodaje – Wszyscy certyfikowani Top Employers pokazali, że priorytetem są dla nich dobre praktyki dotyczące ludzi w miejscu pracy i mają pozytywny wpływ na życie swoich pracowników".

Amazon został wyróżniony certyfikatem Top Employer 2022 nie tylko w Polsce, ale także we Włoszech, Hiszpanii i Francji, co podkreśla politykę firmy w zakresie inkluzywności i różnorodności. U podstaw kultury Amazon leży integracja – docenianie różnorodności oraz dbanie o równość płci są siłą napędową innowacji i kreatywności.

„Polska jest już na etapie rozwoju gospodarczego, w którym ważna jest nie tylko liczba nowych miejsc pracy, lecz również warunki i jakość zatrudnienia. Tym bardziej należy zatem doceniać firmy, które zwracają uwagę na stosowanie najlepszych praktyk HR. Mamy nadzieję, że Amazon będzie kontynuował swoje wysiłki na rzecz tworzenia wysokiej jakości miejsc pracy, a podobnym śladem podąży jak największa część obecnych w naszym kraju inwestorów" – mówi Cezary Kaźmierczak, prezes Związku Przedsiębiorców i Pracodawców.

Inkluzywność znajduje się wysoko na liście priorytetów Amazon, zarówno jeśli chodzi o równość płci, rekrutację czy integrację osób z niepełnosprawnościami, jak i różnorodność pochodzenia społecznego i kulturowego. Ta kultura jest silnie zakorzeniona w wartościach firmy.

„Praca w Amazon zawsze była dla mnie ciekawym wyzwaniem. Od pierwszego dnia pozwoliła mi na rozwój osobisty i zawodowy. Zawsze czułam, że jest to praca, która do mnie pasuje – moje obowiązki i harmonogramy były dla mnie odpowiednie. Jest to środowisko, w którym można być sobą i jednocześnie się rozwijać" – mówi Anna Grabowska, pracująca w centrum logistycznym Amazon w Kołbaskowie koło Szczecina.

W anonimowej ankiecie blisko 80 proc. pracowników centrów operacyjnych wystawiło najwyższe oceny za jakość pracy w Amazon w Polsce. Zdrowie pracowników jest absolutnym priorytetem, dlatego we wszystkich centrach logistycznych Amazon w Polsce pracuje ponad 2300 osób przeszkolonych w zakresie udzielania pierwszej pomocy. W każdym budynku znajdują się automatyczne defibrylatory zewnętrzne (AED), apteczki pierwszej pomocy oraz profesjonalne, całodobowe punkty medyczne.

Więcej na temat pracy w Amazon: możliwości rozwoju zawodowego, warunków pracy, zasad bezpieczeństwa i zaangażowania społecznego firmy można znaleźć na stronie https://www.aboutamazon.pl/miejscepracy/, a szczegóły dotyczące ofert pracy dostępne są na: http://pracujwamazon.pl/. Aby poznać kulisy pracy w Amazon i zapisać się na wycieczkę po jednym z centrów logistyki e-commerce, wystarczy wejść na stronę pl.amazonfctours.com.

Źródło informacji: Amazon

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Słaby dostęp do finansowania polskich start-upów

W Polsce działa dziś dwa razy więcej start-upów niż jeszcze w 2015 roku. Wiele z nich łączy metody finansowania swoich pomysłów, angażując własne pieniądze i środki pozyskane na rynku prywatnym i publicznym. Mimo coraz większego zainteresowania inwestorów i kolejnych programów dla start-upów wciąż dostęp do finansowania jest utrudniony. Przeszkodą jest m.in. nadmierna biurokracja, ale też błędy popełniane przez samych wnioskodawców.

Jak wynika z danych Google for Startups, pod koniec 2020 roku w Polsce działało około 4,7 tys. start-upów, a ich liczba podwoiła się w ciągu ostatnich pięciu lat. Z raportu Fundacji Startup Poland „Polskie Startupy 2021" wynika, że 73 proc. z nich bazuje na środkach własnych swoich założycieli.

– Polski rynek finansowania start-upów ma jeszcze dosyć dużo do zrobienia. Po stronie finansowania ze środków publicznych trzeba powiedzieć, że z jednej strony faktycznie tych środków jest już dosyć dużo w rundach finansowania, natomiast one nadal są biurokratycznie z punktu widzenia start-upów dosyć trudno dostępne. Z drugiej strony jak spojrzymy na finansowanie ze środków prywatnych, bo one idą przez fundusze venture capital, nadal jest ich za mało. Powinno być więcej inwestorów indywidualnych, którzy wspierają start-upy, ale nie tylko kapitałowo, ale też kompetencyjnie – mówi agencji Newseria Biznes **Izabela Kozakiewicz,** partner zarządzająca w firmie konsultingowej iKsync Digital

Jeśli już sięgają po środki zewnętrzne, to najczęściej są to krajowe fundusze venture capital (30 proc.), anioły biznesu (28 proc.) albo krajowe akceleratory (23 proc.). Podobny odsetek wskazuje na dofinansowanie publiczne – z NCBR lub PARP. W dalszej kolejności start-upy wymieniały zagraniczne fundusze lub programy akceleracyjne – korzysta z nich po kilka procent badanych spółek.

– Najczęściej polskie start-upy mimo wszystko szukają wsparcia wśród funduszy venture capital. Te młodziutkie podmioty szukają oczywiście wśród akceleratorów, również takich przykorporacyjnych, co mimo wszystko nie jest do końca prostym rozwiązaniem, bo integracja z korporacyjnym środowiskiem jest szalenie trudna. Stosunkowo mało szuka kapitału u prywatnych aniołów biznesu, co też wynika z tego, że one nie do końca chcą pracować z prywatnymi przedsiębiorcami, którzy są bardzo „zagrabiający" decyzyjność start-upów, więc tu jest duża rola w uczeniu dialogu start-upów z przedsiębiorcami i inwestorami i odwrotnie – mówi ekspertka.

Z cyklicznego raportu PFR Venture i Inovo Venture Partners wynika, że tylko w trzecim kwartale 2021 roku przez polski rynek VC przepłynęło 582 mln zł. To kapitał zarówno z polskich, jak i zagranicznych podmiotów. Łącznie od stycznia do końca września start-upy pozyskały od inwestorów 1,76 mld zł. W ciągu tych dziewięciu miesięcy udało się przewyższyć wynik z całego 2019 roku o 40 proc.

W ekosystemie start-upowym widać zmiany na plus, jeśli chodzi o finansowanie, zaangażowanie środków publicznych. Bardzo dużo zmian przede wszystkim widać po

stronie funduszy venture capital. Jest coraz więcej polskich funduszy, ale też coraz więcej zagranicznych, które interesują się rynkiem polskim. Jest też dużo więcej aniołów biznesu, niż było kilka lat temu, natomiast nadal tutaj mamy dużo do pokonania, jeśli chodzi o zaangażowanie tych aniołów oraz ich edukację, bo to jest kapitał wysokiego ryzyka. Tę edukację musimy rozszerzać – mówi Izabela Kozakiewicz.

Ankieta przeprowadzona przez Fundację Startup Poland wskazuje, że zdaniem 48 proc. podmiotów na polskim rynku nic się nie zmieniło w kwestii finansowania start-upów. Co trzeci przyznał, że coraz łatwiej o kapitał, a 18 proc. – że sytuacja się pogorszyła. Zdaniem ekspertki problemem są także błędy popełniane przez samych wnioskujących.

Jednym z nich jest sposób, w jaki start-upy patrzą na swój model biznesowy i potrzeby kapitałowe. Nie zawsze jest tak, że już na starcie potrzebują zastrzyku finansowego w postaci miliona czy kilku milionów złotych – tłumaczy partner zarządzająca w firmie konsultingowej iKsync Digital. – Czasem redefinicja, przemyślenie modelu biznesowego raz jeszcze i poukładanie go skutkuje tym, że kapitału jest potrzebne dużo mniej. Zawsze języczkiem u wagi jest wycena pomysłu. W zależności od tego, na jakim etapie jest robiona, często w oczach inwestorów jest zbyt wysoka. Jeśli ona jest zbyt wysoka przy pierwszej rundzie, to jest dużym problemem przy drugiej rundzie.

W opinii ekspertki przed polskim rynkiem finansowania start-upów jest wciąż mnóstwo wyzwań. To samo dotyczy także młodych spółek z innych krajów europejskich. – Gdy spojrzymy na liczbę spółek o największej kapitalizacji na świecie, to w 2006 roku w pierwszej dziesiątce było kilka europejskich spółek, dzisiaj nie ma żadnej. Więc tutaj widać, że mamy bardzo dużą lekcję do odrobienia w kwestii strategii komercjalizacji takich pomysłów, żeby one się bardziej, kolokwialnie mówiąc, rozpychały na rynku globalnym, ale z drugiej strony w kwestii finansowania – podkreśla Izabela Kozakiewicz. – Stany fundują start-upom ten „agresywny" kapitał, licząc się z tym, że to jest kapitał wysokiego ryzyka i może być stracony. Natomiast dzięki temu faktycznie te pomysły rosną. Na dużą liczbę pomysłów wzrasta jeden, który faktycznie ma ogromną kapitalizację i który podbija świat.

Według światowych danych przywołanych przez „My Company Polska" liczba tzw. megarund finansowania, czyli ogromnych transakcji o wartości ponad 100 mln dol., wzrosła z 665 w 2020 roku do ponad 750 w roku ubiegłym.

O możliwościach finansowania start-upów w Polsce i barierach z tym związanych rozmawiano podczas jednego z ostatnich Thursday Gathering. To cykliczne spotkania społeczności innowatorów: ekspertów, naukowców, inwestorów, start-upowców i studentów, które są otwarte dla wszystkich zainteresowanych w każdy czwartek w warszawskim Varso. Organizatorem eventów jest Fundacja Venture Café Warsaw. (newseria.pl)

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

OŚRODEK BIOVILLA ZAPRASZA

Imprezy rodzinne : chrzciny, komunie, wesela, stypy, imieniny, rocznice, jubileusze, zjazdy rodzinne, bankiety, kameralne spotkania w gronie przyjaciół, szkolenia, konferencje, spotkania firmowe.
Świadczymy też usługi cateringowe. Oferujemy pobyt wypoczynkowy w kameralnych i komfortowych pokojach oraz apartamentach.

Restauracja i sale konferencyjne wyposażone są w klimatyzację oraz nowoczesny sprzęt audiowizualny.

Stobnicko 14 A
tel. 612913667 oraz 693105339
www.biovilla.pl

Ciąg dalszy ze s.1

Czeka nas rok fotowoltaicznej rewolucji. Czy branża go przetrwa?

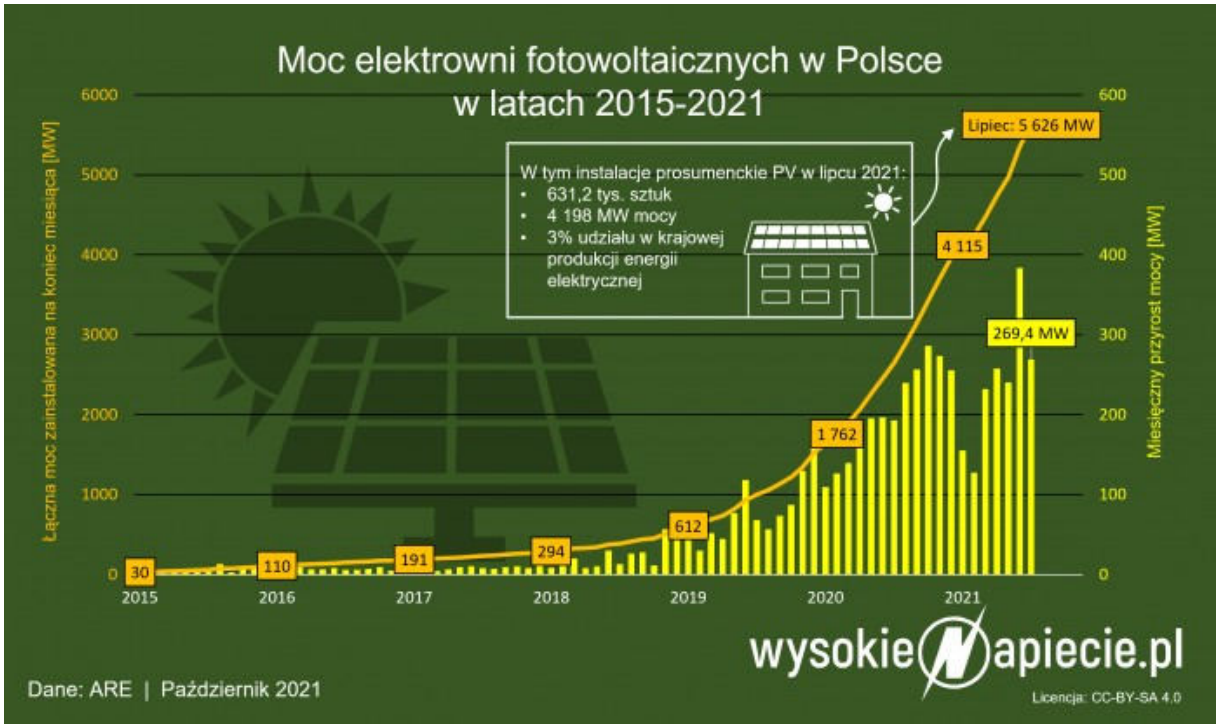
Niekorzystne dla nowych prosumentów zmiany w systemie wsparcia domowej fotowoltaiki będą miały poważne skutki dla rynku firm instalacyjnych, który wyrósł na trwającym od kilku lat boomie. Wiele małych firm może zwinąć biznes, a czołowi instalatorzy muszą przygotować się do nowych realiów.

Rozwój prosumenckich instalacji wywindował Polskę na europejskiego lidera pod względem zatrudnienia w sektorze energetyki słonecznej. Z raportu „EU Solar Jobs Report 2021", który w listopadzie 2021 r. opublikowało stowarzyszenie SolarPower Europe, wynika, że na koniec 2020 r. branża dawała pracę dla ponad 91 tys. osób.

Nie jesteśmy dużym producentem paneli, a fotowoltaiczna moc zainstalowana szybciej rośnie w Niemczech, Hiszpanii czy Holandii. Jednak to sprzedaż i montaż na mocno rozdrobnionym rynku domowych instalacji wymaga większej liczby pracowników w przeliczeniu na megawat niż w przypadku wielkoskalowych farmy fotowoltaicznych.

Jeszcze wyższy poziom zatrudnienia wskazało Stowarzyszenie Branży Fotowoltaicznej Polska PV w analizie, którą przygotowano tuż przed decydującymi rozstrzygnięciami w Parlamencie dla losów nowelizacji ustawy o OZE.

Jej autorzy wyliczyli, że w połowie listopada 2021 r. w Polsce było 21,6 tys. firm oficjalnie zarejestrowanych jako wykonawcy instalacji fotowoltaicznych, a sektor dawał pracę dla ok. 120 tys. osób. W dosyć katastroficznej prognozie Stowarzyszenie stwierdziło, że zmiany w przepisach spowodują w ciągu czterech lat likwidację ok. 13,5 tys. firm oraz utratę blisko 87 tys. miejsc pracy.



Na początku grudnia 2021 r. Sejm przegłosował, a dwa tygodnie później prezydent Andrzej Duda podpisał nowelizację ustawy o odnawialnych źródłach energii. Powoduje ona, że dotychczasowy system opustów zostanie zastąpiony netbillingiem dla nowych prosumentów, wchodzących na rynek kwietnia 2022 r.

W pierwszych miesiącach 2022 r. będzie zatem jeszcze trwał wyścig z czasem tych, którzy chcą załapać się na korzystniejsze warunki rozliczeń. Firmy instalujące fotowoltaikę będą mieć pełne ręce roboty. Pytanie, co potem?

Europejski lider

Tomasz Elżbieciak

Jak obecnie wygląda ruch w biznesie fotowoltaicznym w Polsce? Czy nowe regulacje dają nowe szanse firmom? Jakie firmy mogą zniknąć z rynku? O tym w dalszej części artykułu na portalu WysokieNapiecie.pl LINK: https://wysokienapiecie.pl/43644-czeka-nas-rok-fotowoltaicznej-rewolucji-czy-branza-go-przetrwa/#dalej

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

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

KARNAWAŁ

nawał jest prawdziwą instytucją zarządzaną przez stowarzyszenia karnawałowe.

Niemiecki karnawał nosi nazwę „piątej pory roku" i zaczyna się, co może zaskoczyć, jedenastego listopada o godzinie 11.11. Karnawał ten wywodzi się ze starej tradycji sięgającej XIX wieku., zaś wybór daty wynika ze skojarzeń związanych z liczbą 11 (jedenaście), która oznaczała przesadę, chaos, przekroczenie miary.

Niemcy uczestniczą w karnawale organizowanym w dziesiątkach miast, w których publiczność bawi się oglądając i spacerując w kilometrowej długości pochodach przebierańców. Na placach i ulicach miast paradują w korowodach i tańczą kolorowe postacie przebrane za błazna, diabła, postacie biblijne lub w strojach z różnych epok. Inną atrakcją karnawalu są wybory księcia i księżniczki karnawału, a także przemówienia karnawałowe.

W każdym niemieckim mieście podczas karnawału praktykuje się ceremoniały i zwyczaje nieco odrębne od widzianych w innych miastach. Przykładowo uczestnicy pozdrawiają się nawzajem charakterystycznym okrzykiem, brzmiącym jak hasło, obowiązującym w danej miejscowości tylko przy tej okazji. Karnawał w Bawarii słynie z pochodów postaci przebranych za osobistości ze sceny politycz-

Karnawał przyciąga tłumy uczestników- ferran-feixas-cCIVkw4K27A-unsplash

Parada rusza w drogę.

Przebrania karnawałowe w Wenecji - pascal-riben-GtZ-7XJTK1U-unsplash.jpg

Parada karnawałowa w Kolonii (Nadrenia-Północna Westfalia).

Stojący niedźwiedź - autor Ryszard Orliński (dekoracja na Champs-Elysées - Paryż).

W drodze na paradę przebierańców.

Wenecka maska karnawałowa (pascal-riben-unsplash).

Wesoła orkiestra na karnawałowej paradzie (pascal-bernardon-unsplash).

Na paradzie przebierańców (pascal-bernardon-unsplash).

Ciasto - symbol karnawału we Francji. Ciasto nazywa się "Galette des rois" – serwowane jest w Święto Trzech Króli; ale jada się to ciasto przez cały czas karnawału. Jest nadziewane kremem migdałowym a w środku jest figurynka z porcelany. Kto znajdzie figurynkę w swoim kawałku ciasta, ten zostaje tego dnia królem.
Autor: Kate Hliznitsova unsplash.com
https://fr.depositphotos.com/stock-photos/galette-des-rois.html

Ciąg dalszy na s.68

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

KARNAWAŁ

nej, zaś maski i stroje nabierają cech lekkiej ironi i satyry. Zaś w Turyngii dominują akcenty folklorystyczne. Jednakże za stolicę karnawału w Niemczech uznawane jest miasto Kolonia (Nadrenia-Westfalia), choć równie okazałe są obchody karnawału w pobliskim Düsseldorf i Moguncji.

Karnawał przynosi radość nie tylko dorosłym, ale też dzieciom. Wszyscy chwytają cukierki i inne słodycze rzucane garściami w tłum z wozow poruszających się wśród pochodów karnawałowych. Przecież trzeba najeść się do syta przed zbliżającym się postem.

Nie brak fantazji w zabawach karnawałowych w Niemczech, co uwidacznia się w różnorodności form zabawy dobieranych w zależności od danego dnia ostatniego tygodnia karnawału. W ostatnim tygodniu karnawału następuje kulminacja zabaw i tydzień ten obchodzony jest w sposób szczególny. Niektóre imprezy karnawałowe transmitowane są nawet w telewizji.

W ostatni czwartek przed Środą Popielcową nazywanym „Weiber-Fastnacht", czyli babskim karnawałem, kobiety przypuszczają szturm na miejskie ratusze, aby przejąć tymczasową władzę w nawiązaniu do emancypacji kobiet. Akcja odbywa się raczej pokojowo, gdyż otrzymują symboliczne klucze do bram miasta z rąk burmistrza. Następnie bardziej radykalnym

Pieter Bruegel (starszy) - reprodukcja obrazu „Walka karnawału z postem” -1559 r..

gestem będzie obcinanie urzędnikom krawatów. Strata krawata może spotkać tego dnia każdego mężczyznę, dlatego muszą przygotować się na tę ewentualność.

Niedziela karnawałowa nazywana jest niedzielą tulipana (lub orchidei w zalezności od regionu), poniedzialek to „Rosenmontag”, czyli różany poniedzialek, zaś wtorek to”Veilchendienstag”, czyli fiołkowy wtorek.

W ostatni wtorek karnawału zabawa kończy się paleniem kukły ze słomy nazywanej Nubbel. Słomiane kukły, które ozdabiają niemal każdą bramę i wiele frontonów kawiarni i restauracji, giną tego dnia, a wraz z nimi odpuszczane są wszystkie przewinienia popełnione w dniach karnawału.

Dziś można tylko wspominać ten niezwykle sympatyczny czas, gdyż ze względu na sytuację sanitarną na świecie zabawy karnawałowe w 2022 r. podobnie, jak z ubiegłym roku zostały w większości odwołane.

Tekst i fot:
Edwige Pietruch
Paryż
Francja

Źródła:

https://podroze.radiozet.pl/News/Karnawal-w-Niemczech-tego-nie-mozesz-przegapic

https://www.goethe.de/ins/pl/pl/kul/mag/21159744.html

https://poloniaviva.eu/index.php/pl/31-uncategorised/2169-piata-pora-roku-czyli-karnawal-w-polnocnej-nadrenii-westfalii

https://tplust.pl/blog/dlaczego-warto-zobaczyc-karnawal-w-kolonii/

https://www.wakacje-hiszpania.pl/Hiszpania/artykuly/najwieksze-i-najlepsze-karnawaly-w-hiszpanii

https://ru-geld.de/pl/holidays/list/fasching.html

***

Cztery polskie projekty w finale Innovation in Politics Awards 2021

Projekt „Wyhamuj Krzywą", zrealizowany w hiszpańskiej Aragonii, został zwycięzcą konkursu Innowacji w Polityce 2021 w kategorii „Strategie COVID-19". W ramach inicjatywy w ciągu 24 godzin od ogłoszenia pandemii uruchomiono platformę cyfrową wspierającą społeczne akcje pomocowe. W finale znalazły się także aż cztery projekty z Polski.

Projekt, „*Frena la Curva"* („Wyhamuj Krzywą"), zrealizowany przez rząd hiszpańskiej Aragonii, wygrał w kategorii „Strategie COVID-19". W finale konkursu Innowacje w Polityce 2021, organizowanego przez europejski Instytut Innowacji Politycznych, znalazło się łącznie 10 projektów – po jednym z Austrii, Belgii, Hiszpanii, Litwy, dwa z Niemiec oraz aż cztery z Polski: „Gdynia dla Medyków", „Gdyński Program Wsparcia Uczniów, Nauczycieli i Rodziców w czasie pandemii", „GDAŃSKPOMAGA" oraz „Innowacyjna folia ochronna zapobiegająca przenoszeniu koronawirusa", wdrożony w Ostrowie Wielkopolskim. Inicjatywy zostały wybrane przez europejskie jury składające się z 1032 obywateli.

Wyniki ogłoszono w Warszawie podczas wydarzenia zorganizowanego przez ośrodek THINTKANK i Centrum Stosunków Międzynarodowych, przedstawicieli Instytutu na Polskę i kraje bałtyckie. Nagrodę zwycięzcom wręczył gość honorowy, prof. Jerzy Buzek, europoseł, b. premier PR (1997-2001) i przewodniczący Parlamentu Europejskiego (2009-2012).

Nowa technologia organizująca odpowiedź Aragonii na COVID-19

Na zlecenie rządu Aragonii zaprojektowano specjalną internetową platformę obywatelską, aby połączyć liczne inicjatywy, które spontanicznie powstawały w odpowiedzi na lokalne potrzeby mieszkańców regionu. Została ona zbudowana w ciągu 24 godzin i była dynamicznie rozwijana, aby sprostać zmieniającym się wyzwaniom, które stawia pandemia. Wolontariusze, przedsiębiorcy, urzędnicy państwowi i organizacje społeczne zaangażowały w ten projekt ponad 2000 aktywistów z ponad 300 organizacji społecznych. Po sukcesie w Aragonii, podobne platformy zostały wdrożone w oparciu o to samo rozwiązanie aż w 22 krajach, a wokół nich powstało ponad 100 multidyscyplinarnych zespołów.

„Innowacyjne podejście do polityk publicznych jest potrzebne w nowej erze rewolucji technicznej i bardzo złożonych wyzwań. Potrzebujemy innowacji i innowatorów, aby zmienić politykę na lepsze." – powiedział prof. Jerzy Buzek MP, wręczając hiszpańskiemu zespołowi nagrodę w Warszawie.

Dyrektor Generalny Instytutu Innowacji w Polityce, Edward Strasser, zauważył: „*Przez prawie dwa lata każda społeczność w Europie musiała znaleźć swoje własne sposoby radzenia sobie z pandemią. Zrodziło to serię innowacji w pracy politycznej we wszystkich obszarach polityki, pomagając społecznościom reagować na chorobę, a także na inne wyzwania, takie jak przekształcanie systemów społecznych i edukacji. Rząd Aragonii w Hiszpanii, wybrany jako zwycięzca przez ogólnoeuropejskie jury obywatelskie, pokazał, jak zorganizować społeczność w wyjątkowy sposób, tak aby inicjatywy lokalne miały największy wpływ i zasięg. Jest to podejście, dzięki któremu wszyscy możemy się uczyć, kontynuując działania w odpowiedzi na pandemię COVID-19*."

Finaliści 2021 Strategie COVID-19:

1/. Austria: Wszyscy płuczemy gardło! Bezpłatne testy PCR dla wszystkich w Wiedniu
2/. Belgia: Strefa Ruchu 20 km/h w Pentagonie – Ville 20
3/. Niemcy: COVID-19 Obywatelska Rada Doradcza miasta Augsburg
4/. Niemcy: Razem nadajemy
5/. Litwa: Pomogę Ci się uczyć
6/. Polska: GDAŃSKPOMAGA (#GDANSKHELPS)
7/. Polska: Gdynia dla Medyków
8/. Polska: Gdyński Program Wsparcia Uczniów, Nauczycieli i Rodziców w czasie pandemii
9/. Polska: Innowacyjna folia ochronna zapobiegająca przenoszeniu koronawirusa – Ostrów Wielkopolski

Uroczystości wręczenia nagród i konferencje w dziewięciu europejskich miastach

Wyniki konkursu na Innowacje w Polityce 2021 są ogłaszane podczas serii 9 wydarzeń, organizowanych w różnych miastach Unii Europejskiej w okresie od grudnia 2021 r. do lutego 2022 r. pod patro-

natem: Sekretarz Generalnej Rady Europy – Mariji Pejčinović Burić i wiceprzewodniczącej Komisji Europejskiej ds. demokracji i demografii – Dubravki Šuicy. Nagrody przyznawane są w dziewięciu kategoriach: Społeczność lokalna, Demokracja, Cyfryzacja, Ekologia, Gospodarka, Edukacja, Prawa człowieka, Jakość życia oraz Strategie COVID-19.

O Nagrodach dla Innowacji w Polityce

Nagrody dla Innowacji w Polityce (Innovation in Politics Awards) są wyróżnieniem dla odważnych i kreatywnych projektów politycznych w Europie. Celem konkursu jest wyłonienie najzdolniejszych umysłów w polityce w Europie i przedstawienie ich rozwiązań innym politykom ponad granicami i liniami partyjnymi, aby czerpali z nich inspirację. W ciągu ostatnich pięciu lat jury obywatelskie składające się z 5 000 Europejczyków wybrało 42 zwycięzców spośród ponad 2 000 projektów politycznych. Nagrody są przyznawane przez Instytut Innowacji w Polityce z siedzibą główną w Wiedniu (Austria). W Polsce pracuje z nami Centrum Stosunków Międzynarodowych i ośrodek THINKTANK, Fundacja Centrum im. prof. Bronisława Geremka, Stowarzyszenie 61, Szkoła Liderów, Fundacja Rozwoju Demokracji Lokalnej, Fundacja Wspomagania Wsi oraz Aśoka. Więcej informacji: www.innovationinpolitics.eu

Kontakt: Julia Kozak, Innovation in Politics Institute Country Representative, jk@innovationinpolitics.eu

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Ciąg dalszy ze s.1

Polscy studenci przeprojektowali transport publiczny Zjednoczonych Emiratów Arabskich

Polscy studenci opracowali projekt programu do przeorganizowania całego systemu transportu publicznego w Abu Dhabi. Ich rozwiązanie, które pozwala na szybszy dojazd do najdalszych zakątków metropolii Zjednoczonych Emiratów Arabskich, zostało nagrodzone w globalnym konkursie Open Data Addathon zorganizowanym przez Abu Dhabi Digital Authorities.

Studenci wykonali swój projekt w ramach globalnego konkursu Open Data Addathon, organizowanego w grudniu 2021 przez Abu Dhabi Digital Authorities – poinformował PAP Wydział Elektroniki i Technik Informacyjnych Politechniki Warszawskiej (WEiTI PW).

W ramach tego konkursu międzynarodowe zespoły złożone ze studentów, naukowców czy przedstawicieli firm sektora informatycznego, na podstawie udostępnionych 2500 zbiorów danych, musiały za-

proponować innowacyjne rozwiązanie dla metropolii przyszłości. Szczególnie mile widziane były pomysły, które mogą rozwiązać choć jeden z kluczowych problemów dzisiejszych miast: nadmierny poziom zanieczyszczeń, niezawodność dostaw energii, efektywność transportu czy szeroko pojęte bezpieczeństwo. Uczestnicy zmagań informatycznych mieli zaledwie dwa tygodnie na przekształcenie otrzymanych informacji w użyteczne dane wyjściowe, zdefiniowanie problemu, zaprojektowanie rozwiązania oraz przedstawienie prototypu rozwiązania – przekazał wydział PW.

Studenci z Międzywydziałowego Koła Naukowego Politechniki Warszawskiej SMART CITY, Wydziału Elektroniki i Technik Informacyjnych PW oraz Polsko Japońskiej Akademii Technik Komputerowych DATA SCIENCE CLUB zajęli II miejsce w tym konkursie. Zaprojektowali aplikację, która pozwala na optymalizację rozkładu przystanków komunikacji miejskiej tak, aby skrócić czas przejazdu transportem publicznym pomiędzy najważniejszymi punktami Abu Dhabi – jednego z największych miast Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Rozwiązanie można zastosować również w innych miejscach świata.

„Po rozmowach z mieszkańcami Abu Dhabi inaczej spojrzeliśmy na analizowane dane. Zauważyliśmy, że większość osób w Zjednoczonych Emiratach Arabskich wybiera samochód do nawet krótkich podróży. Zaczęliśmy się zastanawiać – co właściwie jest tego przyczyną" – opowiada Aleksandra Jamróz, członkini zwycięskiego zespołu i studentka II roku Informatyki na Wydziale Elektroniki i Technik Informacyjnych PW. – „Wszystko wskazywało na to, że za aktualny stan rzeczy odpowiada niedopasowana do rzeczywistych potrzeb komunikacja publiczna. Dlatego też postanowiliśmy zaproponować rozwiązanie poprawiające funkcjonowanie transportu zbiorowego. Przearanżowaliśmy więc obecny system linii autobusowych i umiejscowienie poszczególnych przystanków tak, aby z wybranego punktu A do punktu B można było dojeżdżać szybciej, niż obecnie".

Zespół studentów w składzie Stanisław Raczkiewicz, Paweł Saniewski, Adam Miśkiewicz, Michał

Kaza, Maciej Grzelczyk, Igor Nowacki i Ola Jamróz stworzył projekt aplikacji, łączącej dwie funkcjonalności. Pierwszą – w postaci programu podpowiadającemu użytkownikowi, jaki środek transportu bardziej opłaca się wybrać na określonej trasie (po wpisaniu adresu początkowego oraz końcowego system automatycznie porównuje czas i koszt przejazdu taksówką i komunikacją miejską). Drugą – proponującą nowe umiejscowienie przystanków (na podstawie dostępnych parametrów takich jak: obecny rozkład przystanków, rozmieszczenie atrakcji turystycznych, częstotliwość wykorzystania konkretnych przystanków, odległości między nimi).

Zaproponowane przez nich rozwiązanie daje też możliwość zakupu biletu na autobus oraz zamówienia taksówki bezpośrednio z poziomu aplikacji. „W opracowaniu nowego planu rozmieszczenia przystanków komunikacji miejskiej wykorzystaliśmy więc nie tylko udostępnione dane wyjściowe, ale przede wszystkim skorzystaliśmy z naszej unikatowej wiedzy zdobytej podczas toku studiów, w szczególności uczenia maszynowego ze wzmocnieniem oraz algorytmów sztucznej inteligencji" – dodaje Aleksandra Jamróz.

„Udział w hackatonie był dla mnie bardzo ciekawym doświadczeniem. Jako absolwent Wydziału Transportu Politechniki Warszawskiej miałem już podstawę wiedzy z zakresu transportu – czyli tego, na czym skupiliśmy się w projekcie. Jako student kierunku Data Science na Polsko-Japońskiej Akademii Technik Komputerowych zdawałem sobie sprawę, w jaki sposób możemy wykorzystać dane" – podsumowuje inny członek zespołu, Adam Miśkiewicz. – „Cieszę się, że udało nam się stworzyć zespół złożony z przedstawicieli obu naszych uczelni, w naszym projekcie widać było efekt synergii, udało nam się wykorzystać rozmaite umiejętności jednostek, aby wspólnie złożyć je w spójną i ciekawą całość. Jak widać współpraca naszych dwóch Warszawskich uczelni potrafi przynieść świetne rezultaty – i to jest również coś, co starałem się podkreślić w czasie prezentacji przed jury konkursu w Abu Zabi".

W informacji z WEiTI PW PW podkreślono, że rezultatem nie jest „tylko" zwiększenie efektywności funkcjonowania transportu zbiorowego w nowoczesnej metropolii, ale także poprawa wygody mieszkańców i zmniejszenie ruchu samochodów, a więc ograniczenie kongestii ruchu drogowego i związanej z nią emisji szkodliwych substancji do atmosfery.

PAP – Nauka w Polsce

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Ciąg dalszy ze s.1

Innowacyjne metody usuwania niepożądanych mutacji w genomie

Choroby poliglutaminowe (poliQ) stanowią grupę rzadkich chorób genetycznych, które prowadzą do obumierania komórek w mózgu. Pomimo długoletnich badań, są one obecnie nieuleczalne. Wielu naukowców zgłębia mechanizmy ich powstawania, zmierzając do opracowania metod ich leczenia. Wśród nich jest polska uczona – mgr Magdalena Dąbrowska, stypendystka 21. edycji programu L'Oréal-UNESCO Dla Kobiet i Nauki, która w swoich eksperymentach korzysta z innowacyjnych metod do usuwania niepożądanych mutacji w genomie.

Choroby poliglutaminowe, skąd się biorą?

Choroby poliglutaminowe (poliQ) powstają w wyniku mutacji polegającej na zwiększeniu liczby powtórzeń trójki nukleotydów CAG, które kodują glutaminę. Obecnie możemy wyróżnić 9 różnych chorób poliQ: choroba Huntingtona, ataksje rdzeniowo-móżdżkowe typu 1, 2, 3, 6, 7, 17, zanik czerwiennozębaty i rdzeniowo-opuszkowy zanik mięśni. Za wyjątkiem ostatniej, której dziedziczenie jest sprzężone z płcią, choroby te są dziedziczone w sposób autosomalny recesywny, a częstotliwość występowania chorób poliQ szacuje się na około 1–10 przypadków na 100 000 osób.

Spośród tych zaburzeń, choroba Huntingtona i ataksje rdzeniowo-móżdżkowe występują najczęściej na świecie, inne choroby dominują w określonych obszarach geograficznych. Pomimo tego, że w skład chorób poliQ wchodzi dziewięć różnych chorób neurodegeneracyjnych, każda z nich ma swój własny gen sprawczy zlokalizowany na różnych chromosomach oraz inny próg liczby powtórzeń, które wywołują chorobę. W przypadku choroby Huntingtona ten próg to 36 do 39 powtórzeń. Przekroczenie tych długości powoduje powstanie zmuto-

wanego białka z wydłużoną sekwencją ciągu CAG. Objawy chorób poliQ związane są głównie z upośledzeniem funkcjonowania układu nerwowego na skutek akumulacji zmutowanego białka w komórkach neuronalnych.

Obecnie choroby poliQ są nieuleczalne. Możliwe jest jedynie umiarkowane niwelowanie ich objawów. Utrudnieniem w opracowaniu leczenia jest „trudna" sekwencja CAG oraz ich genetyczne podłoże. Pomimo możliwości nazwania i zlokalizowania genów odpowiedzialnych za choroby poliglutaminowe, mechanizmy ich powstawania nie są do końca znane.

Modelowanie sekwencji powtórzeń CAG

Mgr Magdalena Dąbrowska, stypendystka 21. edycji Programu L'Oréal-UNESCO Dla Kobiet i Nauki w kategorii doktoranckiej, w swojej pracy badawczej zajmuje się wykorzystaniem narzędzi do edycji genomu w eksperymentalnej terapii chorób poliglutaminowych. W badaniach wykorzystuje technologię CRISPR-Cas, która umożliwia modulowanie długości sekwencji powtórzeń CAG w komórkach pozyskanych od pacjentów cierpiących na choroby poliQ.

CRISPR-Cas9 to molekularne nożyczki, dzięki którym możliwe jest wykonanie cięcia we wskazanym miejscu genomu. Ta metoda wykorzystywana

jest przy tworzeniu nowych modeli komórkowych i zwierzęcych oraz przy terapii chorób genetycznych. Magdalena Dąbrowska wykorzystuje tę technologię do indukowania pęknięć nici DNA w obszarze sekwencji powtórzeń CAG. Powoduje to jej wycięcie, skrócenie lub wydłużenie.

Nowatorska metoda qEva-CRISPR polskiej badaczki

Mgr Magdalena Dąbrowska opracowuje potencjalną terapię dla wszystkich chorób poliQ. Innowacyjność jej badań polega na używaniu technologii CRISPR-Cas do indukcji pęknięć nici DNA w obszarze powtórzeń oraz do badania wpływu innych genów na modulowanie długości sekwencji CAG. Stypendystka jako pierwsza stworzyła potencjalne podejście terapeutyczne dla chorób poliQ, które polegało na wykorzystaniu zmodyfikowanej wersji nukleazy Cas9 tzw. Nikaza Cas9, do wycięcia zmutowanej sekwencji CAG w komórkach pochodzących od pacjentów dotkniętych chorobą Huntingtona.

To podejście okazało się efektywne, a co najważniejsze nie powodowało efektów ubocznych. Wyniki uzyskane z tych badań zrodziły pytania o to, jakie mechanizmy biorą udział w naprawie pęknięć nici DNA w obszarze sekwencji powtórzeń CAG oraz jak efektywnie wykrywać mutacje w tym „trudnym" obszarze genomu. Odpowiedzią na ostanie było stworzenie przez stypendystkę nowej metody na polu inżynierii genetycznej o nazwie qEva-CRISPR.

Metoda qEva-CRISPR *jest dedykowana do wykrywania mutacji spowodowanych przez system CRISPR-Cas9 w różnych obszarach genomu, również w sekwencjach powtarzających się. Jest prosta w obsłudze, posiada protokół dopasowany do każdego rodzaju komórek i co najważniejsze pozwala w tym samym czasie wykryć zmiany w sekwencji celowanej, jak również w sekwencjach poza planowanym miejscem cięcia. Ułatwia rutynową pracę z technologią CRISPR-Cas9 w laboratorium i pozwala dokładniej zbadać wciąż nie do końca poznane efekty edycji* – mówi **mgr Magdalena Dąbrowska**.

Czy powstanie nowa strategia terapeutyczna?

Obecnie uczona prowadzi badania nad poznaniem/ zrozumieniem mechanizmów naprawy DNA, które są odpowiedzialne za skracanie lub wydłużanie sekwencji powtarzającej się po indukcji pęknięć nici DNA w tym obszarze. Wiedza uzyskana podczas badań pozwoli na sterowanie tymi mechanizmami, co może doprowadzić do preferencyjnego skracania wydłużonej sekwencji CAG. Jest to nowatorskie podejście, które może stać się podstawą do stworzenia nowej strategii terapeutycznej.

Za swoje osiągnięcia naukowe Mgr Magdalena Dąbrowska otrzymała w 2018 r. nagrodę przyznawaną przez Komitet Biotechnologii PAN im. Wacława Szybalskiego za najlepszą pracę eksperymentalną wykonaną w polskim laboratorium w oraz Nagrodę Poznańskiego Oddziału Polskiej Akademii Nauk za najlepszą oryginalną pracę twórczą z obszaru nauk biologicznych i rolniczych. W 2021 roku otrzymała stypendium 21. edycji programu L'Oréal-UNESCO Dla Kobiet i Nauki w kategorii doktoranckiej za projekt badawczy „Wykorzystanie narzędzi do edycji genomu w eksperymentalnej terapii chorób poliglutaminowych". Osiągnięcia mgr Magdaleny Dąbrowskiej zostały docenione także przez magazyn Forbes Women. Naukowczyni została wyróżniona w publikowanej corocznie Liście 100 Kobiet Roku, uwzględniającej polityczne liderki, aktywistki, przedstawicielki biznesu i nauki, artystki i innowatorki.

Joanna Daszkiewicz

O stypendystce

Mgr Magdalena Dąbrowska jest absolwentką analityki medycznej (medycyny laboratoryjnej) na Uniwersytecie Medycznym w Białymstoku. W czasie studiów odbyła praktyki w Uniwersyteckim Szpitalu Klinicznym w Białymstoku, a po ich zakończeniu staż w laboratorium Genetyki Medycznej w Instytucie „Pomnik-Centrum Zdrowia Dziecka" w Warszawie. Następnie pracowała na stanowisku młodszego asystenta w Centralnym Laboratorium Klinicznym w Narodowym Instytucie Geriatrii, Reumatologii i Rehabilitacji im. prof. dr hab. med. Eleonory Reicher w Warszawie. W roku 2016 podjęła studia doktoranckie w Zakładzie Inżynierii Genomowej w Instytucie Chemii Bioorganicznej Polskiej Akademii Nauk w Poznaniu. W czasie trwania studiów doktoranckich opublikowała 6 prac naukowych, z czego 4 to prace eksperymentalne, których jest wiodącą autorką. Mgr Dąbrowska jest laureatką grantów Preludium 20 i Etiuda 8 przyznawanych przez Narodowe Centrum Nauki. W ramach ostatniego grantu odbyła półroczny staż naukowy na Politechnice Federalnej w Zurychu.

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Ciąg dalszy ze s.1

Samochód ratowniczo-gaśniczy dla OSP Boniewo

Wieczorem 19 stycznia o 17.35 do naszej redakcji wpłynęła informacja (łącznie z załącznikiem) z MSWiA, że w środę (19 stycznia br.) wiceszef MSWiA Maciej Wąsik zatwierdził zestawienie jednostek OSP, które w 2022 r. otrzymają dofinansowanie na zakup samochodów ratowniczo-gaśniczych. Dzięki tym środkom do strażaków ochotników z całego kraju trafi 456 nowych pojazdów.

OSP Boniewo jest wpisane na 42 pozycji.

Dofinasowanie w łącznej kwocie na ponad 175 milionów złotych otrzyma łącznie 456 jednostek OSP na terenie całego kraju.

Na sumę dofinansowania składają się:
1/. 164 mln 112 tys. zł z budżetu państwa w ramach dotacji MSWiA oraz dotacji KSRG;
2/. 11 mln 103 tys. zł ze środków pochodzących z odpisów z firm ubezpieczeniowych.

Do jednostek OSP trafi 304 średnich samochodów ratowniczo-gaśnicze, 69 ciężkich oraz 83 lekkich. Szacowana łączna wartość sprzętu wynosi około 383 milionów złotych.

Wykaz jednostek OSP i samochodów dla poszczególnych województw i jednostek OSP znajduje się w otrzymanym załączniku. Ale załącznik ma osiem stron formatu A-4, dlatego z powodów objętościowych nie mogliśmy opublikować całego. Bardziej zainteresowanym wskazujemy link na stronie ministerstwa:
https://www.gov.pl/web/mswia/456-nowych-wozow-ratowniczo-gasniczych-dla-osp

Aby dowiedzieć się dokładnie, które jednostki OSP na jaki samochód otrzymały przyznane dofinansowanie, wystarczy po kliknięciu wskazanego linku kliknąć w MATERIAŁACH na zakładkę:

Zestawienie jednostek OSP przewidzianych do dofinansowania na zakup samochodów ratowniczo-gaśniczych w 2022 roku

Wymienione są wszystkie 456 jednostki OSP na terenie całego kraju, które otrzymały przyznane dofinansowanie na nowe samochody ratowniczo-gaśnicze. OSP Boniewo jest wpisane na 42 pozycji.

Podziękowanie od REDAKCJI

Bardzo dziękujemy Panu Ministrowi w MSWiA i wszystkim osobom, które przyczyniły się do tego, że jednostka OSP Boniewo (kujawsko-pomorskie) została umieszczona na liście jednostek OSP, które otrzymają dofinansowanie na zakup nowego samochodu ratowniczo-gaśniczego.

A przedstawiając sytuację jak bardzo potrzebny jest nowy samochód dla OSP Boniewo, to w tym miejscu można podać jeden szczególnie wymowny przykład: Otóż, tak jak już wcześniej mówiliśmy; samochód jest bardzo potrzebny, bo strażacy z tej biednej wiejskiej gminy w Boniewie, aby mieli czym jechać do pożaru to kupili starą ciężarówkę KAMAZ (rocznik 1980) wycofaną już z eksploatacji w kopalni wapna. I tę ciężarówkę przerobili na samochód pożarniczy. Takim to na chwilę obecną dysponują samochodem bojowym. Przykładowo w roku 2021 mieli 56 wyjazdów na wezwanie. W przeszłości była też taka sytuacja, że samochód nie był sprawny technicznie i w trzech przypadkach nie mogli wyjechać do pożaru, dlatego spaleniu uległy dwie przyczepy ze słomą i łan zboża na polu.

Według mojej redakcyjnej wiedzy jest to jedyny KAMAZ w Polsce przerobiony na wóz bojowy OSP.

Osobiście bardzo podziwiam tych młodych ludzi, ich zaangażowanie dla dobra społecznego. No bo, jakby nie patrzył, to są ochotnicy w OSP, którzy ryzykują swoim życiem aby ratować życie i dorobek życia innych.

Sprawdziłem też ustawowe wypełnianie obowiązków gminy (Boniewo) względem OSP. Gmina co mogła do pomogła i pomaga, czyli wypełnia ustawowe zobowiązania w stu procentach. Ale niestety, jest to biedna wiejska gmina i nie ma więcej pieniędzy.

Dr Ryszard Milewski
redaktor naczelny
Wieści Światowe
www.wiesciswiatowe.pl

Do naszej REDAKCJI wpłynęły też dwa podziękowania z Boniewa i zdjęcie KAMAZA : od wójta Gminy Boniewo Marka Klimkiewicza, i od prezesa OSP Boniewo Zenona Majewskiego.

Otrzymane podziękowania publikujemy w całości :

PODZIĘKOWANIE

Wójt Gminy Boniewo (kujawsko-pomorskie) bardzo dziękuje Panu Ministrowi i wszystkim osobom które przyczyniły się, że jednostka OSP Boniewo znalazła się w zatwierdzonym w środę 19 stycznia 2022r w Ministerstwie Spraw Wewnętrznych i Administracji (MSWiA) zestawieniu jednostek OSP, które w 2022r otrzymają dofinansowanie na zakup nowych samochodów ratowniczo-gaśniczych.

Nowy samochód ratowniczo-gaśniczy dla OSP w Boniewie jest bardzo potrzebny, bo do tej pory OSP Boniewo dysponowało samochodem marki KAMAZ (rocznik 1980) który był przerobiony z ciężarówki wyeksploatowanej w kopalni wapna.

Wyjazdów na wezwanie jest dużo, np. w samym roku 2021 było aż 56 wyjazdów na wezwanie. A stary samochód nie zawsze był sprawny i dlatego w przeszłości były takie trzy sytuacje, że nie było czym jechać do pożaru. I wtedy spaleniu uległy dwie przyczepy ze słomą i łan zboża na polu.

Jeszcze raz dziękuję wszystkim, którzy przyczynili się, że jednostka OSP Boniewo otrzyma dofinansowanie na zakup nowego samochodu.

Wójt Gminy Boniewo
Marek Klimkiewicz

PODZIĘKOWANIE

Ochotnicza Straż Pożarna w Boniewie informuje, że w dniu 19 stycznia MSWiA ogłosiło listę 456 jednostek OSP, które w 2022r otrzymają dofinansowanie na zakup nowych samochodów ratowniczo-gaśniczych. Jako prezes OSP Boniewo jestem bardzo szczęśliwy, że nasza jednostka OSP Boniewo też znalazła się na liście ogłoszonej przez ministerstwo i otrzymamy nowy wóz bojowy, który zastąpi naszego „staruszka” – 42-letniego KAMAZA; przerobionego na wóz bojowy z wywrotki wysłużonej w kopalni wapna.

W imieniu swoim, wszystkich strażaków i całej miejscowej społeczności serdecznie dziękuję Panu Ministrowi i wszystkim osobom, które pomagały w staraniach o pozyskanie nowego samochodu bojowego dla OSP Boniewo. Nie wymieniam imiennie, bo niechcący mógłbym czasem kogoś pominąć.

Pragnę również dodać, że nowy samochód bojowy jest nam bardzo potrzebny, bo na przykład: W ubiegłym roku mieliśmy 56 wyjazdów na wezwanie.

A w przeszłości była też taka sytuacja, że nasz KAMAZ nie był sprawny technicznie i w trzech przypadkach nie mogliśmy wyjechać do pożaru, dlatego spaleniu uległy dwie przyczepy ze słomą i łan zboża na polu.

Jednak niezależnie od wszystkiego aby móc sprawniej chronić miejscowe społeczeństwo przed różnymi klęskami żywiołowymi my jako strażacy podjęliśmy się dodatkowej trudnej społecznej pracy, czyli przebudowy i rozbudowy istniejących garaży, z dostosowaniem do większego i wyższego samochodu. A przebudowę robimy własnymi możliwościami.

Rocznik 1980
Samochód ciężarowy KAMAZ przerobiony na samochód strażacki z wyeksploatowanej wywrotki pracującej w kopalni wapna.

Po przygotowaniu projektu i uzyskaniu stosownych zezwoleń, od lipca 2021 ruszyły prace, często po godzinach pracy, wieczorami, kosztem własnych rodzin i odpoczynku. Obecnie mamy stan zamknięty (tzw. stan surowy); czyli ściany, dach i nowoczesne wrota. Całkowity koszt materiałów to ponad 63 tys.zł + praca społeczna strażaków. Pieniądze

zebraliśmy z różnych datków. Ale z powodu szalejących cen materiałów budowlanych zabrakło nam na dokończenie prac: ocieplenie, tynki, nowe posadzki, i inne drobne wykończenia.

Nasza jednostka w tym roku będzie obchodzić 105. rocznicę istnienia i nowy samochód będzie wspaniałym prezentem na tę uroczystość.

Jeszcze raz bardzo serdecznie dziękuję wszystkim za wszystko.

A Redakcję Wieści Światowe bardzo proszę o opublikowaniue podziękowania w całości razem ze zdjęciem KAMAZA, ponieważ jest to bardzo ważne dla naszej społeczności.

Ze strażackim pozdrowieniem
Zenon Majewski
Prezes OSP Boniewo

Rozpoczyna się budowa nowego dworca Olsztyn Główny

28 stycznia 2022 r. PKP SA podpisały umowę z wykonawcą budowy nowego dworca Olsztyn Główny.

Pierwsi podróżni skorzystają z nowego dworca Olsztyn Główny już w drugiej połowie 2023 roku. Powstanie on w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023, z dofinansowaniem ze środków unijnych z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia. Będzie to czwarty w kolejności Dworzec Główny w Olsztynie. Pierwszy wybudowano w 1872 roku, drugi po 1945 roku, na skutek odbudowy pierwszego, natomiast trzeci w latach 1969-1971. Budowa nowego obiektu ma na celu wyeksponowanie nowoczesnego w formie i bryle budynku dworca oraz stworzenie reprezentacyjnej przestrzeni wejściowej przed nim, w formie placu miejskiego z dobrym połączeniem z innymi środkami transportu. Niezwykle ważnym aspektem inwestycji jest budowa nowego tunelu pod dworcem i peronami, który pozwoli połączyć, dotychczas rozdzielone torami, dwie części miasta.

Rozpoczęcie budowy dworca w Olsztynie to kolejny element wielkiej modernizacji polskiej kolei. Mieszkańcy stolicy województwa warmińsko-mazurskiego zyskają dzięki temu dostęp do bezpiecznej i komfortowej infrastruktury kolejowej. Mam nadzieję, że nowoczesny budynek dworca stanie się wizytówką Olsztyna oraz ułatwi pasażerom i turystom podróżowanie po województwie. Wszystko to dzięki Programowi Inwestycji Dworcowych, w ramach którego polski rząd przeznaczy do 2023 r. ponad 2 mld zł na modernizację blisko 200 dworców – powiedział wiceminister infrastruktury Andrzej Bittel.

Nowy dworzec Olsztyn Główny zostanie wzniesiony na planie trapezu, z przeszkloną fasadą. Na elewacji frontowej znajdą się wielkoformatowy zegar, a tuż pod nim – zgodnie z zaleceniami konserwatora zabytków – pochodzący z dotychczasowego dworca neon „Dworzec Kolejowy". Z kolei od strony peronów na elewacji zostanie umieszczony napis z logotypem PKP i nazwą dworca. Długość elewacji od strony peronów wyniesie ok. 73 m, natomiast szerokość pod dachem – około 29 m. W najwyższym punkcie dachu budynek będzie miał około 12 m wysokości. Od strony torów zaprojektowano połączenie bryły z wiatą peronu 1., która nawiąże stylem do dworca. Modernistyczna bryła zostanie przykryta dynamicznym, wystającym poza jej obrys dachem. Wyglądem w zamyśle architektów ma on przypominać origami lub żagiel, co jest nawiązaniem do charakteru regionu.

Nowy dworzec to również funkcjonalna przestrzeń. Budynek będzie składał się z trzech kondygnacji – jednej podziemnej i dwóch nadziemnych. Pierwszą z nich rozdzieli funkcjonalnie przejście prowadzące na perony i dalej w kierunku dzielnicy Zatorze. Po jego zachodniej stronie zlokalizowane będą lokale komercyjne, natomiast po wschodniej przestrzeń obsługi podróżnych, urządzona w nowoczesny sposób, zajmują-

ca łącznie dwie kondygnacje połączone ze sobą ciągami komunikacyjnymi w formie schodów tradycyjnych i ruchomych oraz wind. W podziemiu zaprojektowano kasy biletowe, toalety oraz strefę podróżnego, natomiast na parterze – reprezentacyjny hol z dostępem do poczekalni, strefy dla rodziców z dziećmi oraz lokali komercyjnych. W samym holu z dużym dostępem światła, który zapewni przeszklona elewacja, znajdą się ergonomiczne ławki dla podróżnych, kosze, gabloty na rozkład jazdy, a także elektroniczne tablice przyjazdów i odjazdów pociągów. W jego wnętrzu znajdzie się również przeniesiona z dotychczasowego dworca mozaika oraz tablica z historią dworca. Drugą kondygnację naziemną zajmą pomieszczenie biurowe.

Cieszę się, że dzięki środkom z Programu Operacyjnego Polska Wschodnia nowy dworzec Olsztyn Główny dołączy jako kolejny punkt na mapie inwestycji kolejowych Polski Wschodniej. Podpisanie umowy na budowę dzisiaj, a już w połowie przyszłego roku nowy, współczesny, bardziej ekologiczny i przyjazny podróżnym o różnych potrzebach obiekt. Województwo warmińsko-mazurskie zyska dodatkowy atut, który docenią podróżujący, w tym liczni turyści – stwierdziła Joanna Lech, p.o. dyrektor Centrum Unijnych Projektów Transportowych.

Nowy Olsztyn Główny będzie w pełni przystosowany do potrzeb osób z niepełnosprawnościami, a także dla osób starszych, z ciężkim bagażem czy dziecięcym wózkiem i całkowicie pozbawiony barier architektonicznych. Na dworcu pojawi się szereg usprawnień, takich jak ścieżki prowadzące z polami uwagi, oznaczenia w alfabecie Braille'a, obniżone okienka kasowe, mapy dotykowe dworca, a także urządzenia wzmacniające dźwięk w aparatach słuchowych. Poza tym w budynku zostaną zamontowane windy, a w sąsiedztwie ciągu pieszego prowadzącego na perony pojawi się pochylnia z podgrzewaną zimą nawierzchnią.

Nowy dworzec Olsztyn Główny zgodnie ze współczesnymi trendami w architekturze będzie wykorzystywał odnawialne źródła energii oraz inne rozwiązania proekologiczne. Na dachu budynku zaprojektowano największą spośród wszystkich dworców kolejowych w Polsce instalację fotowoltaiczną, składającą się łącznie z 1322 modułów fotowoltaicznych o łącznej mocy minimalnej 111 kWp. To przeszło czterokrotnie większa moc paneli niż w dotychczas największej instalacji fotowoltaicznej na dworcu w Białymstoku. W samym budynku zostanie zamontowana wentylacja z odzyskiem ciepła oraz energooszczędne oświetlenie wykonane w technologii LED, a także system BMS (Building Management System) zarządzający instalacjami i urządzeniami w budynku oraz optymalizujący zużycie energii cieplnej, elektrycznej i wody.

Metamorfozę przejdzie również przestrzeń przed dworcem. Zaprojektowano ją jako reprezentacyjny plac miejski przecięty wizualnie ciągami pieszymi z pochylniami i schodami prowadzącymi do przejścia podziemnego, które przechodzi pod dworcem i łączy się z poziomem -1 budynku, gdzie zlokalizowano powierzchnie obsługi podróżnych oraz usługowe. Po jego zachodniej stronie zaprojektowano parking naziemny posiadający łącznie 58 miejsc postojowych, w tym 43 miejsca dla samochodów osobowych, cztery dla osób z niepełnosprawnościami, dwa do ładowania pojazdów elektrycznych, a także strefę kiss&ride oraz dostaw, postój taxi i zatoczkę autobusową. Po wschodniej stronie placu znajdzie się trójkątna wiata rowerowa z 80 miejscami parkingowymi dla jednośladów, do której będzie prowadzić nowy fragment ścieżki rowerowej. Centralna część placu to jednak nie tylko zejście w kierunku tunelu, ale również przestrzeń rekreacyjna, z powierzchniami zielonymi zlokalizowanymi na trójkątnych wyspach. Zostaną tam zasadzone nowe rośliny, w tym drzewa. Planuje się, że przestrzeń bioaktywna na placu zajmie przeszło 1300 m kw. Na obrzeżu wysp zaprojektowano drewniane siedziska. W godzinach wieczornych nowa aranżacja placu zostanie podkreślona przez iluminację nocną, czyli latarnie oraz oświetlenie dekoracyjne w postaci linii świetlnych i opraw punktowych podkreślających elementy małej architektury oraz zieleń. Plac przed dworcem zaprojektowano bardzo funkcjonalnie, gdyż łączy w sobie funkcje rekreacyjną z czysto użytkową.

Budowa nowego dworca Olsztyn Główny to jedna z największych inwestycji PKP SA w ramach Programu Inwestycji Dworcowych na lata 2016-2023. Jej koszt to 70,97 mln zł.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury Rzeczypospolitej Polskiej

Komunikat MI

W poniedziałek 24 stycznia 2022 r. systemy teleinformatyczne Wojewódzkich Ośrodków Ruchu Drogowego zostały uzupełnione o nowe pytania w celu ich zastosowania podczas części teoretycznej egzaminów państwowych na prawo jazdy. Pytania przygotowała Komisja do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych.

W ośmiu spośród tych pytań został stwierdzony błąd. Zostały one wycofane z systemu. Wadliwe pytania nie mogą już zostać wylosowane przez kandydatów na kierowców.

W skali kraju pokrzywdzonych przez zaistniałą sytuację zostało 20 osób. Są to kandydaci na kierowców, którzy uzyskaliby pozytywny wynik egzaminu, gdyby prawidłowo udzielona odpowiedź na wadliwe pytanie nie została była zaliczona jako błędna. Otrzymają one specjalne wiadomości e-mail ze stosowną informacją i ze wskazaniem ścieżki procedury zaskarżenia wyniku egzaminu. Taki egzamin jest powtarzany bez konieczności wnoszenia opłaty przez kandydata na kierowcę.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk zlecił uruchomienie kontroli w Komisji do spraw weryfikacji i rekomendacji pytań egzaminacyjnych oraz w Departamencie Transportu Drogowego MI. Ta kontrola zakończyła się 27 stycznia 2022 r. W jej wyniku został odwołany przewodniczący oraz jeden z członków Komisji. Wszczęto postępowanie dyscyplinarne.

Sprawozdanie pokontrolne wykazało, że zaangażowanie innych instytucji niż wewnętrzne organy kontrolne Ministerstwa Infrastruktury może okazać się niezbędne w celu całkowitego wyjaśnienia sprawy oraz pociągnięcia osób, które doprowadziły do tej sytuacji do odpowiedzialności. W związku z powyższym minister infrastruktury Andrzej Adamczyk skierował do prokuratury zawiadomienie o możliwości popełnienia przestępstwa przez wskazane w sprawozdaniu pokontrolnym osoby.

Szymon Huptyś
Ministerstwo Infrastruktury
Rzeczypospolitej Polskiej

Ruchome działo strzela do smogu w Kalwarii Zebrzydowskiej

Projekt urządzenia naukowcy z Akademii Górniczo-Hutniczej (AGH) w Krakowie opracowali już kilka lat temu, a opatentowali je w 2020 roku. Działo antysmogowe ma pewną wadę. Jak każde działo wytwarza hałas. Testy rozpoczęto 10 stycznia w Kalwarii Zebrzydowskiej potrwają do 15 lutego. „Opracowanie systemu interwencyjnej redukcji stężenia pyłów zawieszonych w powietrzu" to wspólny projekt AGH i miasta.

Pomysł naukowców polega na wytwarzaniu cyklu fal uderzeniowych, które powstają w wyniku eksplozji mieszaniny gazów palnych. Chodzi o to, by użyć ich do wymieszania powietrza. Smog powstaje, gdy warstwa zanieczyszczonego powietrza utrzymuje się przy powierzchni ziemi. Fale uderzeniowe zaburzają tę warstwę. Dochodzi wtedy do pionowych ruchów powietrza, rozpraszających zanieczyszczenia.

Zmniejszenie zanieczyszczenia wymaga ponad stu wystrzałów w ciągu 10 minut. Działo stanęło jednak nie pośród zabudowy mieszkalnej, lecz na terenie jednego z zakładów przemysłowych. Uruchamiane będzie wtedy, gdy normy jakości powietrza w zakresie poziomu pyłów zawieszonych (PM) zostaną przekroczone.

Generator fal uderzeniowych jest ruchomy. Można go przemieszczać razem z urządzeniami do pomiaru jakości powietrza. Autorzy wynalazku i miejskie władze są przekonani o skuteczności tej technologii. Wstępne testy prowadzone w 2019 roku wskazywały, że działo przeciwsmogowe może zmniejszyć stężenie pyłów PM10 (o średnicy cząstek do 10 mikrometrów) o 20 procent w kolumnie powie-

W Kalwarii Zebrzydowskiej strzelają do smogu. Polskie działo antysmogowe ma pomóc oczyścić powietrze (fot. dr hab. inż. Marcin Stobiński, prof. AGH)

trza do 100 metrów wysokości.

Polskie miasta mają najbardziej zapylone powietrze w Europie. A często i na całym świecie

Polskie miasta są niechlubnymi rekordzistami pod względem zanieczyszczenia powietrza w Europie – jeśli brać pod uwagę średnie roczne jego wartości. Pomiary z poszczególnych dni potrafią bić nawet rekordy światowe.

Z pierwszej pięćdziesiątki miast z największym zanieczyszczeniem powietrza w Europie aż 33 to miasta polskie. Na mapie średniego stężenia pyłów w powietrzu na czerwono zabarwiona jest cała Polska. Problem jest najpoważniejszy w województwach śląskim i małopolskim.

We wrześniu 2021 roku Światowa Organizacja Zdrowia (WHO) ogłosiła nowe, ostrzejsze limity ilości pyłów w powietrzu. Ich dopuszczalny poziom obniżyła o połowę. Decyzja wynika z wielu badań o szkodliwym wpływie smogu na zdrowie. W ostatniej dekadzie pojawiło się wiele prac naukowych, które dowodziły, że cząsteczki o rozmiarach 2,5 mikrometra (PM2,5) lub mniejsze mogą nawet przenikać do krwiobiegu.

Normy ustanawiane przez WHO nie są wiążące. To tylko rekomendacje. W większości krajów obowiązujące przepisy są znacznie łagodniejsze i ustanawiają wyższe progi dopuszczalnych poziomów zanieczyszczeń. Polskie normy od początku 2020 roku przewidują limit 20 mikrogramów na metr sześcienny powietrza, czyli czterokrotnie więcej niż zaleca obecnie Światowa Organizacja Zdrowia.

Źródła: AGH, Teraz Środowisko.

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Medyczny voicebot Asseco

Pandemia koronawirusa przyspieszyła rozwój cyfryzacji firm, m.in. z sektora ubezpieczeniowego i zmieniła sposób komunikacji z klientami. W dobie nieustającej digitalizacji BOTy coraz częściej wspierają fizycznych pracowników w ich codziennych obowiązkach. Na takie usprawnienie, przy wsparciu Asseco, postawił jeden z ubezpieczycieli medycznych w Polsce

TU Zdrowie. IGA – nowa Inteligentna Głosowa Asystentka – udzieli klientowi szybkiej odpowiedzi na pytania związane z jego ubezpieczeniem, przyjmie zamówienie na realizację usługi medycznej lub przełączy do odpowiedniego konsultanta, co zdecydowanie przyspieszy proces obsługi.

TU Zdrowie to jeden z wiodących ubezpieczycieli medycznych w Polsce. Z usług firmy aktywnie korzysta ponad 170 tys. klientów. W związku z dynamicznym rozwojem związanym z rosnącym zapotrzebowaniem rynku na usługi zdrowotne, firma zdecydowała się na wprowadzenie nowoczesnego rozwiązania technologicznego, którego celem jest usprawnienie komunikacji z klientami. Zaprojektowany i wdrożony przez Asseco inteligentny bot głosowy o imieniu IGA, działa w oparciu o algorytmy sztucznej inteligencji oraz doskonale radzi sobie z ludzką mową. Wirtualny doradca jest dostępny 24 h na dobę przez 7 dni w tygodniu.

„Nowoczesne narzędzia informatyczne stanowią o sile i konkurencyjności naszych usług. Branża ubezpieczeń medycznych charakteryzuje się bardzo dużą częstotliwością kontaktów telefonicznych, dlatego dbamy o rozwój naszego contact center stale podnosząc jakość usług. Najważniejsze dla nas i naszych i klientów jest to, aby ubezpieczony mógł o każdej porze, bez

żadnych problemów i zbędnego oczekiwania, załatwić wszelkie sprawy związane z jego ubezpieczeniem. Dlatego też zdecydowaliśmy się wdrożyć voicebota Asseco, który przejął część zadań naszych pracowników, odciążył ich, a tym samym przyspieszył obsługę, odpowiadając na pytania klientów lub odpowiednio ich przekierowując. Pomoc IGI już jest nieoceniona, biorąc pod uwagę liczbę połączeń, które realizujemy" – podkreśla **Sławomir Koszewski, Członek Zarządu TU Zdrowie.**

Zadaniem IGI jest usprawnienie i przyspieszenie kontaktu, aby klient nie czekał w kolejce na infolinii na dostępność konsultanta. To odciążenie pracowników w zakresie podstawowych zadań pozwoli im na skupienie się na obsłudze użytkowników na późniejszych, bardziej wymagających etapach.

„Głównym celem działań automatyzujących dane procesy jest skrócenie czasu od momentu, gdy użytkownik zgłasza się ze swoim pytaniem, do chwili uzyskania przez niego odpowiedzi. Dlatego, w pierwszej kolejności skupiliśmy się na zastąpieniu wszystkim znanego systemu IVR (interactive voice response) inteligentnym rozwiązaniem, tak aby klient mógł od razu połączyć się z TU Zdrowie i uzyskać wsparcie. Po zmapowaniu potrzeb wprowadziliśmy IGĘ, której celem jest właściwe rozpoznanie problemu klienta i znalezienie dla niego rozwiązania. IGA będzie stale udoskonalana, a liczba użytkowników przez nią obsługiwanych sukcesywnie rośnie" – dodaje **Kamil Parzuchowski, Head of Asseco Innovation Hub, Asseco Poland.**

Popularność botów to już rzeczywistość. Według prognozy portalu Statista, do 2025 roku rynek wirtualnych asystentów marki osiągnie wartość ponad 1,25 mld USD. Natomiast, jak pokazują wyniki badania firmy LivePerson, która poznała opinie ponad 5 tys. konsumentów z Europy, Ameryki Północnej, Azji i Australii, w 2020 roku 75 proc. respondentów przynajmniej raz miało do czynienia z wirtualnym doradcą.

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

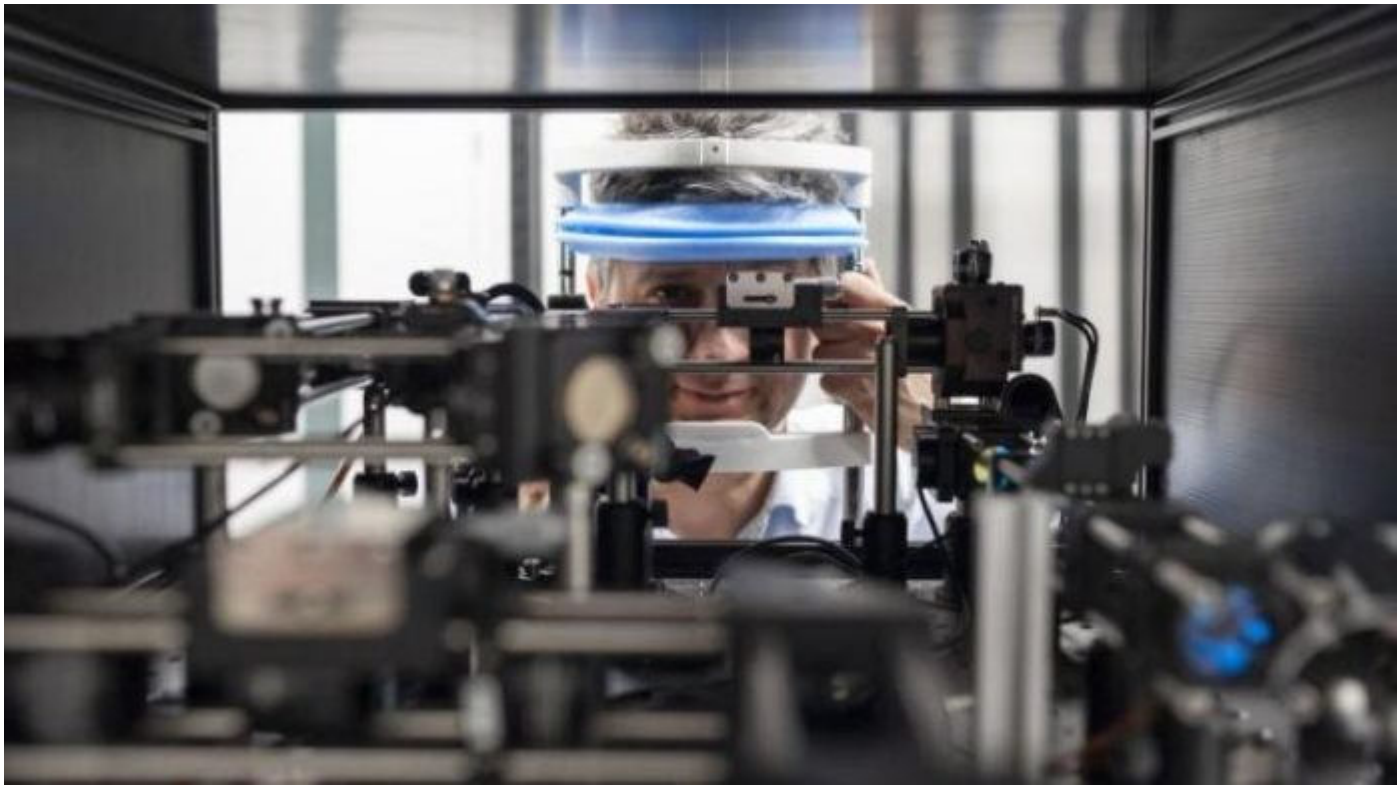
Ludzkie oko jest fabryką biochemiczną

Mechanizmy zachodzące w siatkówce oka są kluczowe dla odbioru bodźców wzrokowych ze środowiska. To pierwszy i bardzo ważny etap drogi, jaką musi przejść impuls światła, by zostać przetworzony na obraz. Przez wiele lat naukowcy i lekarze nie byli w stanie obserwować procesów zachodzących w fotoczułych komórkach siatkówki u ludzi. Ich obserwację i uchwycenie tzw. biochemii widzenia umożliwia dwufotonowy skaningowy oftalmoskop fluorescencyjny opracowany przez zespół prof. Macieja Wojtkowskiego z Międzynarodowego Centrum Badań Oka. Instrument otwiera liczne możliwości terapeutyczne dla chorób degeneracyjnych siatkówki.

Zespół naukowców prowadzony przez prof. Macieja Wojtkowskiego z Międzynarodowego Centrum Badań Oka (ICTER) w Instytucie Chemii Fizycznej Polskiej Akademii Nauk (IChF PAN) stworzył dwufotonowy skaningowy oftalmoskop fluorescencyjny (TPEF-SLO). Jest to instrument pozwalający na podglądanie biochemii widzenia w żywym oku. Badania dotyczące TPEF-SLO zostały opublikowane w czasopiśmie „The Journal of Clinical Investigation" .

Prof. Wojtkowski zwraca uwagę, że: „dzięki ścisłej współpracy z biochemikiem prof. Krzysztofem Palczewskim z University of California Irvine oraz laserową grupą **prof. Grzegorza Sobonia** z Politechniki Wrocławskiej jesteśmy w stanie szybko i skutecznie walidować nową metodę obrazową i wykorzystać ją w praktyce".

Nowy instrument pozwalający na nieinwazyjną ocenę stanu metabolicznego ludzkiej siatkówki otwiera liczne możliwości terapeutyczne dla wszystkich chorób degeneracyjnych siat-



kówki. Może być przydatny także do testowania nowych leków, bo dzięki zrozumieniu biochemii widzenia, lekarze będą w stanie trafiać nimi dokładnie tam, gdzie potrzeba – wyjaśnia **Marcin Powęska** w komunikacie prasowym Instytutu Chemii Fizycznej PAN.

W siatkówce, czyli części oka, która odbiera bodźce wzrokowe, występują czopki i pręciki. Czopki umożliwiają widzenie i rozróżnianie barw w silnym oświetleniu, a pręciki cechuje wrażliwość na pojedyncze impulsy światła widzialnego o zmroku lub w nocy. Wrażenia wzrokowe są przekazywane nerwem wzrokowym do mózgu (pierwotnej kory wzrokowej), ale impuls, który je przenosi powstaje w wyniku reakcji chemicznych zachodzących w komórkach siatkówki.

„Upraszczając możemy powiedzieć, że ludzkie oko jest fabryką biochemiczną, której aktywność jest uzależniona od reakcji chemicznych jednej molekuły – retinalu. Ta cząsteczka jest niezbędna dla funkcji receptorów białek G, np. rodopsyny w pręcikach, i przetwarzania światła na impulsy elektryczne – mówi prof. Maciej Wojtkowski, cytowany w prasowym komunikacie.

Rodopsyna jest światłoczułym receptorem białka G. Zaabsorbowanie kwantu promieniowania powoduje izomeryzację 11-cis-retinalu związanego z rodopsyna, jego uwolnienie i inicjację impulsu wzrokowego przekazywanego do mózgu. W przypadku niedoboru witaminy A, która jest źródłem retinalu, dochodzi do tzw. kurzej ślepoty i ograniczenia zdolności do widzenia o zmroku lub w nocy.

Niestety, praktycznie przez cały cykl widzenia, molekuły niezbędne do prawidłowej funkcji siatkówki pozostają niewykrywalne dla instrumentów naukowych. To dlatego, że łatwo można je pomylić z lipofuscynami, czyli związkami odkładającymi się w siatkówce. „Jest jednak jeden proces fizyczny, dzięki któremu molekuły mogą być widoczne – nie możemy ich wykryć za pomocą promieniowania UV, ale możemy je dostrzec stosując fluorescencję ze wzbudzeniem dwufotonowym" – dodaje **dr inż. Jakub Bogusławski,** główny wykonawca projektu.

Okulistyczne techniki obrazowania to podstawa w diagnozowaniu patologii siatkówki. Dzięki optycznej tomografii OCT, skaningowej oftalmoskopii laserowej (SLO) i autofluorescencji dna oka, dokonano postępów w mechanizmach ich zrozumienia. To jednak niewystarczający arsenał do pełnego wglądu w chemię widzenia. Nieinwazyjna ocena procesów metabolicznych zachodzących w komórkach siatkówki (regeneracja pigmentu wzrokowego) jest niezbędna dla rozwoju przyszłych terapii. W przypadku zwyrodnienia plamki żółtej związanego z wiekiem (AMD), które jest jedną z naj-

częstszych chorób powodujących ślepotę, na wczesnym etapie nie można odróżnić komórek zmienionej i prawidłowej siatkówki. Można jednak je wychwycić dzięki biochemicznym markerom – o ile udałoby się je wzbudzić fluorescencyjnie.

Właśnie taka jest idea obrazowania fluorescencyjnego ze wzbudzeniem dwufotonowym (TPE). Jest to zaawansowana technika pomiaru czynnościowego barwników siatkówki, która może ujawnić różne cechy tej części oka, niewidoczne w innych badaniach. W porównaniu do tradycyjnych metod obrazowania opartych na jednofotonowej fluorescencji, TPE pozwala oglądać metabolity witaminy A, które biorą udział w widzeniu.

„Oko jest idealnym narządem do obrazowania metodą wielofotonową" – mówi prof. Wojtkowski, którego zespół odpowiada za odkrycie. Tkanki oka, takie jak twardówka, rogówka czy soczewka, są wysoce przezroczyste dla światła w bliskiej podczerwieni. To z kolei w sposób nieinwazyjny przenika do tkanek siatkówki.

Jak informuje IChF PAN w komunikacie, obrazy uzyskane dzięki TPEF-SLO potwierdziły, że jest to satysfakcjonujący sposób oglądania molekuł niezbędnych dla prawidłowej funkcji cyklu widzenia. Porównanie danych między ludźmi i mysimi modelami chorób siatkówki ujawniło podobieństwo do modeli mysich, w których szybko gromadzą się produkty kondensacji bisretinoidów, składników lipofuscyny.

„Wierzymy, że molekuły kluczowe dla cyklu wzrokowego i toksyczne produkty uboczne tego szlaku metabolicznego będą mogły być mierzone i określane ilościowo za pomocą obrazowania TPE" – mówi **dr Grażyna Palczewska,** znajdująca się w gronie głównych wykonawców projektu, cytowana w prasowym komunikacie.

PAP – Nauka w Polsce

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Ciąg dalszy ze s.1

Sztuczna inteligencja Chiny kontra USA

Sztuczna Inteligencja (SI) już od kilku lat jest masowo wdrażana w różnych dziedzinach życia. Rządy wielu państw opracowują strategie rozwoju SI, dostrzegając, że staje się ona kluczowym czynnikiem rozwoju gospodarczego i efektywnych usług społecznych. W ostatnich latach wzrosła także liczba badań naukowych poświęconych sztucznej inteligencji. Eksperci z Ośrodka Przetwarzania Informacji – Państwowego Instytutu Badawczego (OPI PIB) przeprowadzili analizę bibliometryczną prac naukowych z zakresu SI opublikowanych w latach 2010–2019 na podstawie bazy Scopus.

Wyniki pokazują, że to naukowcy z Chin opublikowali najwięcej prac o tej tematyce – 207 tys. (28 proc. światowych prac z zakresu SI), wyprzedzając USA – prawie 117 tys. (16 proc.) oraz Indie – niemal 72 tys. (9,5 proc.). Wśród państw europejskich, najwięcej publikacji przygotowali autorzy z Wielkiej Brytanii – 38 tys. prac (5,1 proc.). Polska uplasowała się na 18. miejscu w rankingu światowym, z liczbą ponad 11 tys. publikacji (1,5 proc.).

Połowa prac z zakresu SI pochodziła z Chin, USA i Indii

W latach 2010–2019 opublikowano na świecie 751 tys. prac naukowych z zakresu SI. Zauważalna jest dominacja trzech państw – co druga publikacja pochodziła z Chin, USA i Indii. W Polsce opublikowano 11 tys. prac, co przełożyło się na szóstą pozycję wśród państw Unii Europejskiej.

Polska oczywiście nie prześcignie największych państw pod względem liczby publikacji, ale też nie taki jest nasz cel. Zgodnie z Polityką Rozwoju Sztucznej Inteligencji w Polsce od 2020 roku, naszym głównym zadaniem jest wejście do wąskiej grupy 20–25 państw budujących SI na świecie. Wymaga to od nas dużo pracy, ale mamy świetnych ekspertów, więc cel ten jest jak najbardziej osiągalny – mówi dr inż. Jarosław Protasiewicz, dyrektor OPI PIB. – *Żadne państwo nie może zwol-*

nić tempa prac i wdrożeń opartych na SI. Nasze wyniki pokazują, że z roku na rok publikowanych jest coraz więcej badań z zakresu sztucznej inteligencji. Szczególnie wzrasta liczba publikacji od 2016 roku i nic nie wskazuje, aby to tempo miało maleć – dodaje dyrektor OPI PIB.

Wpływ Chin mniejszy niż USA

Wyniki badań naukowców OPI PIB pokazują, że prace amerykańskie mają silniejsze oddziaływanie w środowisku naukowym niż publikacje chińskie. Najwięcej cytowań uzyskały publikacje naukowców pracujących dla instytucji w Stanach Zjednoczonych (1,8 mln) oraz Chinach (1,4 mln). Na trzecim miejscu pod względem liczby cytowań znalazła się Wielka Brytania (555 tys.). Z kolei drugi azjatycki gigant – Indie – osiągnęły nieco gorszy wynik (368 tys., 6. miejsce). Niestety, mały wpływ mają także prace polskich naukowców – były one cytowane prawie 78 tys. razy, co plasuje nasz kraj odpowiednio na 8. i 23. miejscu w unijnym oraz światowym rankingu. Natomiast wśród 10 państw o największej liczbie cytowań, najwięcej cytowań na publikację (18) zgromadziły prace naukowców pracujących dla instytucji z Kanady. Znacznym wpływem cechowały się także prace badaczy z USA (16). Wśród państw Unii Europejskiej wyróżniały się Holandia i Belgia (po 15 cytowań na publikację). Wskaźnik ten pokazuje mniejszy wpływ Chin i Indii, który nie idzie w parze z wielkością dorobku publikacyjnego – na jedną ich publikację przypadło kolejno tylko 7 i 5 cytowań.

Siła we współpracy międzynarodowej

W Polsce na pewno warto położyć większy nacisk na współpracę międzynarodową w zakresie badań nad SI. Na jedną pracę w międzynarodowym współautorstwie przypadało 11 cytowań, czyli ponad dwa razy więcej niż w przypadku publikacji naukowców z wyłącznie polskich instytucji (5). Z raportu OPI PIB wynika, że w latach 2010–2019 w Polsce opublikowano prawie 3 tys. publikacji z zakresu SI we współpracy z badaczami z międzynarodowych ośrodków. Prawie jedna piąta współautorskich prac powstała wspólnie z naukowcami ze Stanów Zjednoczonych. Znaczny odsetek takich publikacji zanotowano również w przypadku Kanady (14 proc.) oraz Wielkiej Brytanii (11 proc.). Prace powstałe we współpracy z zagranicznymi naukowcami, stanowiły jednak tylko 26 proc. w całości polskiego dorobku publikacyjnego w zakresie SI.

W latach 2010–2019 przygotowano *na świecie 140 tys. publikacji we współpracy międzynarodowej. Co ciekawe, mimo że Stany Zjednoczone i Chiny rywalizują ze sobą, to jednak także najsilniej współpracują – 10 proc. wszystkich publikacji we współautorstwie międzynarodowym przygotowali właśnie naukowcy z tych dwóch państw* – mówi dr Agata Frankowska z OPI PIB. Więcej informacji związanych ze sztuczną inteligencją w nauce i szkolnictwie wyższym, znaleźć mozna w najnowszym odcinku Akademii OPI PIB na kanale YouTube instytutu

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Droga do pieniędzy na inwestycje w energetykę i transport

Trwa nabór do unijnej misji 100 neutralnych klimatycznie inteligentnych miast. Zainteresowanie jest spore, bo to może otworzyć drogę do pieniędzy na inwestycje w energetykę i transport. W Polsce mogą wystartować dwie metropolie. W ramach programu Horyzont Europa nowym pomysłem są misje. Mają natomiast łączyć wiele obszarów, wymagających skoordynowanych, ponadnarodowych działań i zaangażowania wielu grup: decydentów, naukowców i mieszkańców.

W misjach, aby osiągnąć ostateczny efekt, trzeba zrealizować wiele pośrednich elemen-

tów. Horyzont Europa będzie miał pięć takich misji, a jedna z nich dotyczy wsparcia do 2030 roku 100 neutralnych klimatycznie inteligentnych miast. Uczestniczące w programie miasta będą „innowacyjnymi hubami" i mają służyć za przykład kolejnym miejscowościom do redukcji i zrównoważenia emisji gazów cieplarnianych. W tym roku na ten cel przeznaczyła Komisja dodatkowe 119 mln euro.

Rejestr wniosków od zainteresowanych miast kończy się 31 stycznia. Zainteresowanie jest duże – w całej Europie 340 miast pobrało formularz zgłoszeniowy. W tej grupie są polskie miejscowości – powiedział podczas niedawnego webinaru Matthew Baldwin, manager misji w KE.

Trzy poziomy neutralności

W naborze startować mogą polskie miasta powyżej 50 tys. mieszkańców. Drugie podstawowe kryterium to oficjalna, jasna deklaracja, że miasto ma ambicję zostać neutralne klimatycznie do 2030 roku. – Wiemy, że nie każde miasto w Polsce ma ustalony plan osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2030 roku. Jeśli tak by było, to uczyniłoby misja o wiele łatwiejszą, ale nie za bardzo przydatna. Nie chcemy tylko miast z Danii, Szwecji, Niderlandów, które mają ustalony plan. Chcemy w tej misji miast z każdego kraju członkowskiego, z południa i wschodu, a nie tylko z północy i zachodu – zapewnił Matthew Baldwin. – Chcemy, by miasta przyszły z pomysłami, które nie muszą być bardzo rozwinięte, jak zaangażować mieszkańców – dodał.

Na pewno wyzwaniem jest rygorystyczny „timing" do 2030 roku. Trzeba spieszyć się, by przez 8 lat cel został osiągnięty – oceniła prof. Hanna Gronkiewicz Waltz, która jest w radzie misji. Wyjaśniła, że jeśli chodzi o mierzenie emisji gazów cieplarnianych brany pod uwagę będzie zakres 1, czyli podstawowa emisja z budynków, przemysłu transportu, gospodarki odpadami oraz zakres 2 – pośrednie emisje, które wynikają z produkcji i zużycia energii elektrycznej, ciepła, chłodu w granicach miasta. Natomiast emisje pośrednie z zakresu 3, jak na przykład z transportu mieszkańców czy emisje spoza granic miasta, nie będą obowiązkowo brane pod uwagę, choć jest to rekomendowane.

Magdalena Skłodowska

Co będą musiały zrobić wybrane miasta? Które Polskie miasta wezmą udział? Jakie kwoty są potrzebne na jednego mieszkańca? O tym w dalszej części artykułu na portalu WysokieNapiecie.pl

LINK: https://wysokienapiecie.pl/43693-czy-polskie-miasta-odwaza-sie-na-deklaracje-klimatycznej-neutralnosci/#dalej

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Polska technologia rewolucjonizuje obrazowanie diagnostyczne

Nawet o jedną trzecią można skrócić czas zabiegu operacyjnego, posiłkując się przed nim i w jego trakcie trójwymiarowym hologramem operowanego narządu. Takie możliwości stwarza system opracowany przez polski start-up medyczny MedApp. Narzędzie współpracujące z goglami VR może także pomóc lekarzom w wyjaśnianiu diagnozy i proponowanego leczenia pacjentowi. Rozwiązanie jest już stosowane w kardiologii, onkologii, ortopedii czy laryngologii w Polsce i kilku innych krajach europejskich oraz w Brazylii. Twórcy chcą je rozwijać z myślą o kolejnych specjalizacjach i nowych rynkach. Według analityków branża medycznej holografii do 2026 roku zwiększy przychody niemal czterokrotnie.

CarnaLife Holo to system służący do wizualizacji medycznych danych obrazowych. Z systemu w szpitalu zaciągamy dane z tomografii, rezonansu czy ultrasonografii. Następnie są one wizualizowane z wykorzystaniem naszego software'u i gogli Microsoft HoloLens 2. W ten sposób w okularach Microsoftu lekarz, personel medyczny czy pacjent mogą zobaczyć dane z tomografii czy rezonansu drukowane światłem – wyjaśnia w rozmowie z agencją Newseria Innowacje Krzysztof Mędrala,

prezes zarządu MedApp. – W ten sposób lekarz może dane serca, wątroby, nerki albo poszczególnych stawów zwizualizować w 3D, wejść w pełną interaktywność i lepiej przygotować się do zabiegu.

Użytkownicy mogą ponadto wchodzić w interakcję z wyświetlanym hologramem: obracać go, skalować, ale także wchodzić we wnętrze struktur anatomicznych. Nie wymaga to współpracy z dodatkowym technikiem. Co ważne, możliwe jest też wyświetlanie hologramu badanego narządu w czasie rzeczywistym, w trakcie badania. Gogle mogą być też wykorzystywane jako dodatkowy ekran w czasie trwania zabiegu operacyjnego.

Nasze rozwiązanie skraca czas zabiegu w obszarze kardiologii, onkologii, ortopedii czy laryngologii o blisko 30 proc. To są wartości kliniczne, medyczne. Ograniczenie tego czasu sprawia, że mniejsza ilość krwi jest niezbędna do przeprowadzenia zabiegu, wykorzystuje się też mniej środków anestezjologicznych. Zwiększa się natomiast efektywność samego procesu rekonwalescencji czy rehabilitacji pacjentów. Mogą szybciej wracać do zdrowia – wymienia Krzysztof Mędrala.

CarnaLife Holo jest już wykorzystywane nie tylko w Polsce, ale i w Wielkiej Brytanii, Francji oraz Luksemburgu, a od kilku tygodni także w Brazylii. Z jego wykorzystaniem zostało już wykonanych ponad 200 zabiegów. Jednym z nich była przeprowadzona w listopadzie 2021 roku operacja uszczelnienia zastawki mitralnej w technologii MitraClip, bez otwierania klatki piersiowej. Lekarze Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego w Opolu w trakcie całego zabiegu wspomagali się technologią CarnaLife Holo i trójwymiarową wizualizacją danych diagnostycznych serca.

Polska spółka planuje dalej rozwijać funkcjonalność swojej aplikacji

Chcemy oferować wejścia w kolejne specjalizacje. Kilka tygodni temu podjęliśmy decyzję o pracach nad nawigacją. Przewidujemy, że w ciągu dwóch–trzech lat udostępnimy tę funkcję. To będzie już nowe rozwiązanie wspierające nie tylko diagnostykę obrazową, ale pomagające lekarzom w prowadzeniu realnych zabiegów na sali operacyjnej – zapowiada prezes MedApp.

Analitycy Market Data Forecast przewidują, że światowy rynek medycznej holografii wypracuje do 2026 roku obroty sięgające ponad 2,2 mld dol. W 2021 roku przychody zamkną się w kwocie ponad 570 mln dol. Lekarze i eksperci podkreślają, że tego typu technologie to przyszłość w medycynie. Polska ma duży potencjał, by odgrywać na tym rynku znaczącą rolę.

Polska jest krajem, który ma jednych z najlepszych informatyków na świecie. Jesteśmy w topowej trójce. Mamy też fantastycznych, zdolnych lekarzy. Coraz częściej z połączenia technologii, kompetencji inżynieryjnych, technologicznych i technicznych powstają coraz lepsze rozwiązania oferowane w medycynie. Coraz częściej będziemy z nich korzystać nie tylko w Polsce, w Europie, ale też na świecie – mówi Krzysztof Mędrala.

Zastosowanie technologii może stanowić odpowiedź na coraz poważniejsze wyzwania stojące przed medycyną. Jednym z nich jest starzejące się społeczeństwo.

W 2017 roku Światowa Organizacja Zdrowia szacowała, że na świecie jest blisko 962 mln osób 60+. Przewiduje się, że w 2050 roku będzie ich 2,2 mld. To oznacza coraz więcej osób, które będą częściej korzystały z technologii w obszarze medycyny. Z drugiej strony mamy spadającą liczbę lekarzy. Mówi się o tym, że w Polsce w 2030 roku ze względu na brak personelu medycznego – pielęgniarek, lekarzy – będzie trzeba zamknąć blisko 500 szpitali. To jest dramatyczna sytuacja. W tej sytuacji tylko technologia oferowana m.in. przez naszą spółkę, ale też przez inne spółki technologiczne, medyczne, może wyjść naprzeciw oczekiwaniom i tym trendom, z którymi się będziemy mierzyć – mówi ekspert.

Firma MedApp była jednym z uczestników panelu Startupowy Magiel podczas jednej z ostatnich edycji wydarzenia Thursday Gathering, organizowanego przez Fundację Venture Café Warsaw. Panel był poświęcony przyszłości startupów i ich kondycji we współczesnej gospodarce. (newseria.pl)

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Nowoczesne technologie w rolnictwie odpowiedzią na wyzwania Europejskiego Zielonego Ładu

Zmiany klimatu, kurczące się zasoby naturalne i rosnąca liczba ludzi na Ziemi stawia przed rolnictwem szereg wyzwań. Dodatkowo założenia Europejskiego Zielonego Ładu nakładają na nich kolejne ograniczenia. Czy rolnictwo może pogodzić zachowanie bezpieczeństwa żywnościowego z planowanymi regulacjami prawnymi? Opublikowany przez Politykę Insight raport „Wpływ Europejskiego Zielonego Ładu na polskie rolnictwo" wskazuje, że realizacja ambitnych celów polityki klimatycznej nie będzie możliwa bez sięgnięcia po nowoczesne technologie.

Naukowcy wskazują, że ważną rolę w przebudowie unijnej polityki rolnej odegra rolnictwo zrównoważone, stanowiące złoty środek między produkcją ekologiczną a konwencjonalną. Jak wskazują autorzy raportu „Wpływ Europejskiego Zielonego Ładu na polskie rolnictwo" Polityki Insight, jednym z narzędzi, które pozwoli wdrażać założenia, jest rolnictwo zrównoważone, wykorzystujące nowoczesne technologie m.in. w ochronie roślin.

Wyniki analiz przeprowadzonych przez Instytut Rozwoju Wsi i Rolnictwa Polskiej Akademii Nauk, Instytut Uprawy Nawożenia i Gleboznawstwa – Państwowy Instytut Badawczy oraz Uniwersytet Przyrodniczy w Poznaniu pokazują, że odpowiedzią na wyzwania jest rolnictwo zrównoważone, którego narzędziem stanie się rolnictwo precyzyjne, definiowane jako prowadzenie gospodarstwa rolnego przy wykorzystaniu technik cyfrowych do monitorowania i optymalizacji procesów produkcji rolnej. Stosowanie instrumentów rolnictwa precyzyjnego pozwala rolnikowi wdrażać ochronę roślin przy jednoczesnym ograniczeniu aplikowanych preparatów. Przytaczane w raporcie badania pokazują możliwość redukcji stosowania środków ochrony roślin średnio o 20 proc. Dzięki połączeniu rolnictwa zrównoważonego i nowoczesnych technologii występuje efekt synergii, a oba podejścia do produkcji żywności – ekologiczne i technologiczne – nie wykluczają się, lecz wzajemnie się uzupełniają. Zintegrowanie tych dwóch optyk może stać się tzw. „game changerem" w dążeniu do realizacji założeń Europejskiego Zielonego Ładu i strategii „Od pola do stołu".

Marcin Mucha, dyrektor Polskiego Stowarzyszenia Ochrony Roślin

Już dziś polscy rolnicy sięgają po nowoczesne maszyny, które zwiększają precyzję aplikowania środków ochrony roślin. Pozwala to istotnie zmniejszyć ilość stosowanego produktu. „Rolnicy stosujący się do zasad Integrowanej Ochrony Roślin z powodzeniem redukują ilość stosowanych środków ochrony roślin. Uprawa odmian opornych, prowadzenie działań prewencyjnych, a następnie stosowanie nowoczesnych opryskiwaczy pomaga im prowadzić uprawę z poszanowaniem środowiska" – mówi **Marcin Mucha**, dyrektor Polskiego Stowarzyszenia Ochrony Roślin.

Producenci środków ochrony roślin od lat wspierają rolników w drodze do rolnictwa zrównoważonego. Rok rocznie nakłady ponoszone przez branżę na precyzyjne i cyfrowe technologie rosną i do 2030 roku mają osiągnąć wartość 10 mld euro. Producenci środków ochrony roślin organizują liczne targi, szkolenia i spotkania, by stworzyć rolnikom możliwość zapoznania się z nowościami technologicznymi i sprzętowymi. Są to wydarzenia, na których prezentują się wystawcy z różnych branż związanych z rolnictwem. Wiele nowych rozwiązań jest dostępnych w sprzedaży z inicjatywy członków PSOR – to odpowiedź na potrzeby rolników, wynikające ze stosowania kodeksu Dobrej Praktyki Rolniczej (zbioru zasad, dzięki któremu możliwy jest zrównoważony rozwój rolnictwa).

Źródło informacji: Polskie Stowarzyszenie Ochrony Roślin

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

Ciąg dalszy ze s.1

Ciepło i energia odzyskiwane z odpadów komunalnych

Ze śmieci komunalnych spalanych w nowoczesnych instalacjach wytwarza się ciepło i prąd. Z takiego rozwiązania korzysta wiele krajów UE, w których działa około pół tysiąca spalarni. W Polsce jest ich 9, a kolejne cztery są w realizacji. To zdecydowanie za mało, żeby efektywnie wykorzystać potencjał energetyczny odpadów komunalnych, których nie można już zagospodarować w inny sposób.

Miliard złotych na dofinansowanie przedsięwzięć z Funduszu Modernizacyjnego, obsługiwanego przez Narodowy Fundusz

Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, ma być bodźcem do budowy nowych instalacji termicznej obróbki odpadów komunalnych – zapewnia Dominik Bąk, zastępca prezesa NFOŚiGW.

Ile takich obiektów jest potrzebnych, żeby w pełni wykorzystać potencjał energetyczny odpadów, które nie nadają się do ponownego wykorzystania?

Odpady komunalne są wartościowym surowcem energetycznym o wysokiej kaloryczności, ale wykorzystujemy go niestety, jedynie w niewielkim stopniu. Zamiast marnotrawić posiadany potencjał, powinniśmy z odpadów odzyskiwać ciepło i energię elektryczną, dlatego chcemy w Polsce wybudować co najmniej kilkanaście mniejszych instalacji. Rocznie wytwarzamy w kraju średnio 14,5 mln ton odpadów komunalnych, z tego do termicznej obróbki w spalarniach trafia około 10 proc. oraz milion ton do spalania w cementowniach. Od dekady góra śmieci rośnie każdego roku blisko o 0,5 mln ton. Jeśli nawet przeznaczymy do ponownego wykorzystania w różnej postaci 70- 75 proc. odpadów to ¼ i tak pozostanie niezagospodarowana. A to jest ok. 4 mln ton odpadów rocznie, z których tylko część jest poddawana obróbce termicznej. To są resztki, z którymi już nic nie da się zrobić. Nowych składowisk nie przybędzie ze względu na opór społeczny, a te które jeszcze są eksploatowane, wkrótce się zapełnią. Marnujemy surowiec, z którego można efektywnie odzyskać energię i ciepło, dlatego trzeba budować kolejne instalacje do termicznej obróbki odpadów komunalnych. Inwestorów czeka potężny wysiłek finansowy, żeby tego dokonać, dlatego będziemy ich wspierać finansowo z Funduszu Modernizacyjnego, którego krajowym operatorem jest NFOŚiGW. Pieniądze w ramach tego Funduszu pochodzić będą ze sprzedaży przez KE uprawnień do emisji CO2 stanowiących 2 proc. całkowitej puli unijnej. Polska będzie największym beneficjentem tych środków.

Instalacje do termicznej obróbki odpadów to kosztowne inwestycje. Jaki jest ich szacunkowy koszt?

Wszystko zależy od ich wydajności. Wcześniej budowaliśmy duże instalacje przetwarzające od 100 do 250 tys. ton odpadów rocznie. Wśród 9 polskich spalarni o łącznej wydajności ok. 1,4 mln ton, największe są w Krakowie, Poznaniu, Zabrzu i Bydgoszczy. To były bardzo kosztowne inwestycje, w dofinansowanie których włączony był NFOŚiGW. Teraz będziemy budować w Polsce dużo mniejsze instalacje, bazując na obiektach referencyjnych, których wcześniej nie było. To są sprawdzone i efektywne technologie, które będą się ekonomicznie bilansować bez ryzyka dla samorządów. Takie przedsięwzięcia opłaca się już realizować w miastach, które mają 100 tys. mieszkańców. Mogą tam powstawać spalarnie o przepustowości od 20 tys. ton odpadów. Koszt takich inwestycji jest nieporównywalnie mniejszy od dużych spalarni. NFOŚiGW jako krajowy operator Funduszu Modernizacyjnego, będzie udzielał finansowego wsparcia na ich realizację w postaci pożyczek i dotacji. Do dyspozycji mamy na ten cel miliard złotych. W grudniu 2021 r ogłosiliśmy nabór wniosków na dofinansowanie budowy, modernizacji i rozbudowę instalacji termicznego przekształcania odpadów komunalnych z wytwarzaniem energii w warunkach wysokosprawnej kogeneracji. Wsparcie kierowane jest do jednostek samorządu terytorialnego i ich związków oraz przedsiębiorców w rozumieniu ustawy z 6 marca 2018 r.

W jaki sposób ten miliard złotych będzie dzielony na dofinansowanie tego typu inwestycji?

Miliard złotych przeznaczony na dofinansowanie takich przedsięwzięć będzie przede wszystkim zaczynem do przełamania pewnej niemocy, z którą mieliśmy do czynienia w mijającej perspektywie finansowej. W tym okresie udało się wybudować tylko dwie spalarnie, a w poprzedniej siedem. Nastąpiło znaczne wyhamowanie tego typu inwestycji z różnych powodów, pomimo, że potrzeby są ogromne. Na budowę kilkudziesięciu instalacji do termicznego przetworzenia 2 mln ton odpadów trzeba wyłożyć mniej więcej 12-15 mld zł. Jednym miliardem złotych nic nie zrobimy, ale mamy sprawdzonych partnerów, którzy chcą się w tego typu przedsięwzięcia włączyć. Są to Bank Ochrony Środowiska i Bank Pekao S.A. Otworzyliśmy możliwość współfinansowania tych inwestycji ze środków pochodzących z instytucji finansowych, ale nie tylko. Z Funduszu Modernizacyjnego, udzielać będziemy w NFOŚiGW głównie pożyczek do 100 proc. kosztów kwalifikowanych na tego typu przedsięwzięcia, ale nie więcej niż 400 mln zł. Oprocentowanie jest bardzo atrakcyjne, zwłaszcza przy rosnących stopach procentowych (WIBOR 3M 1,5 proc. w skali roku), albo na warunkach rynkowych w przypadku pożyczki, która nie stanowi pomocy publicznej. Koszty będziemy kwalifikować zgodnie z regułami przewidzianymi dla środków pochodzących z Funduszu Modernizacyjnego, czyli od stycznia 2021 do końca 2030 r. Okres finansowania przedsięwzięć przewidujemy do 20 lat.

Dlaczego będą udzielane głównie pożyczki, a nie dotacje?

NFOŚiGW od lat konsekwentnie uruchamia dotacje tylko tam, gdzie występują braki w systemie. Tutaj taki brak dostrzegamy. Bezzwrotna pomoc udzielana samorządom stworzy możliwość obniżenia opłat dla mieszkańców za odbiór odpadów i a jednocześnie przyczyni się do ochrony środowiska. Niezagospodarowane odpady porzucane są w ogromnej ilości w różnych miejscach, bo nie wiadomo co z nimi zrobić. Instalacje termicznej obróbki takich odpadów przyczynią się do rozwiązania tego trudnego problemu. Proponujemy beneficjentom dotacje do 50 proc. kosztów kwalifikowanych, nie więcej jednak niż 100 mln zł. Jest jedno zastrzeżenie, że ta kwota nie może być większa niż pożyczka udzielona na to samo przedsięwzięcie. Taki pakiet oferujemy wnioskodawcom. W porównaniu do poprzedniej edycji

zweryfikowanego pod koniec 2021 r programu „Racjonalna gospodarka odpadami" zwiększono kwotę maksymalnej dotacji do 100 mln zł.

To jest jedyna zmiana w tym programie?

Nie, tych zmian jest dużo więcej, ponieważ program priorytetowy NFOŚiGW „Racjonalna gospodarka odpadami" jest instrumentem wsparcia dla przedsięwzięć, które mają pomóc w rozwiązywaniu problemu zagospodarowania odpadów w Polsce. Obejmują zbieranie odpadów, recykling i powtórne wykorzystanie, a także ich termiczne przetwarzanie z wytworzeniem energii i ciepła. Program składa się z kilku części, dlatego Narodowy Fundusz ogłosił 6 grudnia 2021 r. ogólnodostępne nabory w trzech odrębnych grupach : selektywnego zbierania i zapobiegania powstawaniu odpadów, instalacji gospodarowania odpadami oraz wykorzystania paliw alternatywnych na cele energetyczne. Ważną zmianą w nowych zasadach jest to, że decyzję środowiskową będzie można dostarczyć do 12 miesięcy od złożenia wniosku . Dotąd musiała być do niego dołączana od razu. Liczymy, że nabory w ramach tego programu, które niedawno uruchomiliśmy spotkają się z dużym zainteresowaniem ze strony samorządów i przedsiębiorstw, przez co będą silnym impulsem do rozwoju w Polsce gospodarki odpadami.

Na rozwoju instalacji termicznej obróbki odpadów komunalnych zyskają też elektrociepłownie, ograniczając zużycie węgla.

Korzyści ze spalania odpadów komunalnych to energia i ciepło. Co dziesiąty gigadżul wyprodukowanego z odpadów ciepła może pochodzić z takich instalacji. Z dwóch i pół miliona ton spalanych śmieci można wyprodukować 15 mln GJ (gigadżuli) ciepła rocznie. Zwiększyłoby to do 10 proc. jego udział w polskim systemie ciepłowniczym, który zużywa rocznie od 20 do 25 mln ton węgla. Rozwój instalacji termicznej obróbki odpadów komunalnych, mógłby pomóc ciepłowniom uwolnić się chociaż częściowo od węgla, a wielu gminom pomóc w rozwiązaniu problemu odpadowego. Każda taka instalacja działająca w Polsce produkuje również energię elektryczną w kogeneracji. To stanowiłoby istotne uzupełnienie mixu energetycznego i wpływało na obniżenie cen energii . W 2020 r sprzedaliśmy ponad 400 tys. megawatogodzin energii elektrycznej. Wiele korzyści wynika z rozbudowy instalacji termicznego przekształcania odpadów, dlatego jesteśmy przekonani, że samorządy i podmioty gospodarcze podejmą to wyzwanie. Zachętą do ich realizacji będą bez wątpienia atrakcyjne formy dofinansowania takich przedsięwzięć, które zmodyfikowaliśmy pod koniec minionego roku.

Z Dominikiem Bąkiem, zastępcą prezesa NFOŚiGW rozmawiała Jolanta Czudak

Wywiad ukazał się w najnowszym numerze Przeglądu Technicznego 01/22 Jest dostępny na stronie:
www.sigma-not.pl

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

***

PGE i Orlen powalczą o lokalizacje dla farm wiatrowych na Bałtyku

PKN Orlen, Energa oraz PGE wraz z Eneą starają się o nowe pozwolenia lokalizacyjne dla farm wiatrowych na Morzu Bałtyckim. Polskie spółki powalczą o te same obszary. Orlen do 26 stycznia złożył pięć wniosków, w tym jeden jeszcze w grudniu ubiegłego roku. Spółka nie ukrywa, że jest zainteresowana wszystkimi 11 obszarami. Jeden wniosek wpłynął 26 stycznia od Energi. PGE poinformowała, że 26 stycznia złożyła trzy nowe wnioski, co wraz z dwoma, które wpłynęły w listopadzie 2021 roku, daje razem pięć.

Ministerstwo Infrastruktury 21 stycznia opublikowało ogłoszenia o możliwości składania kolejnych wniosków dla trzech lokalizacji w nowym rozdaniu pozwoleń na wznoszenie lub wykorzystywanie sztucznych wysp, konstrukcji i urządzeń. W kolejnych dniach wpłynęły też wnioski dotyczące trzech nowych lokalizacji, które uwolniły się po ostatecznych decyzjach o umorzeniu wcześniejszych postępowań. W sumie inwestorzy starają się już o 6 obszarów z 11 dostępnych w drugiej fazie przyznawania lokalizacji dla energetyki wiatrowej na morzu, czyli z załącznika 2 ustawy o offshore.

Trzy miejsca – sześć wniosków

O obszar 14.E.1. rywalizują Energa oraz Baltica 4 – wspólny projekt PGE i Enei. Wnioski dotyczące lokalizacji 60.E.4 złożyła spółka Neptun IX Orlenu oraz Baltica 5 – drugi wspólny projekt PGE i Enei. PGE stara się także o lokalizację 44.E.1 dla farmy Baltica 9. Wniosek o tę samą lokalizację złożył także Orlen dla projektu Neptun VI. Wszystkie te wnioski dostały w systemie tę samą datę – 26 stycznia.

Jeśli na jeden obszar jednocześnie wpływa kilka wniosków, tylko pierwszy z nich może być złożony skutecznie. Pozostałe zostaną odrzucone. Po skutecznym złożeniu pierwszego wniosku na dany obszar minister infrastruktury umieszcza ogłoszenie o możliwości składania kolejnych wniosków, tzw. konkurencyjnych.

Postępowania rozstrzygające

Wiadomo już, że konieczne będzie postępowanie rozstrzygające w przypadku obszarów 60.E.3 i 43.E.1 , o które jako pierwsza skutecznie wystąpiła PGE, natomiast PKN Orlen złożył 21 stycznia wnioski konkurencyjne. Nie wpłynęły jak dotąd konkurencyjne wnioski dotyczące obszaru 53.E.1, o który stara się PKN Orlen (Neptun IX). „Łącznie PGE złożyła wnioski na pięć spośród sześciu dostępnych obszarów. Szósty z dostępnych obszarów (53.E.1) nie jest w kręgu zainteresowania PGE, z tego względu wniosek nie został złożony" – poinformowała spółka w komunikacie.

Czasu na złożenie konkurencyjnych ofert jest jeszcze dużo – 60 dni liczone od 21 stycznia. Będą też uwalniane kolejne obszary z załącznika 2. Rywalizacja więc dopiero się rozpoczyna.

Wysokienapięcie.pl

Redaktor

Więcej na : https://liderzyinnowacyjnosci.com/

***

Informacje różne

Zmienia się wysokość świadczeń emerytalno-rentowych z KRUS

W wyniku zmian podatkowych wprowadzonych od 1 stycznia 2022 roku, emerytury i renty oraz rodzicielskie świadczenia uzupełniające ustalone w kwocie od ok. 484 zł do 2.500 zł miesięcznie (co stanowi ok. 98% wszystkich wypłacanych świadczeń emerytalno-rentowych) Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego wypłaca w kwocie wyższej niż w 2021 r. Szczegółowe informacje dostępne są na stronie internetowej KRUS: https://www.krus.gov.pl/aktualnosci/?tx_news_pi1[news]=3868&tx_news_pi1[controller]=News&tx_news_pi1[action]=detail&cHash=6c75a2a3038d5442441e2025e2d912d2

***

Inwestycje odtwarzające potencjał produkcji rolnej

Do 30 grudnia 2022 roku Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa będzie prowadziła nabór wniosków od rolników, którzy ponieśli straty w gospodarstwie w wyniku wystąpienia klęsk żywiołowych lub ASF.

O pomoc mogą starać się dwie grupy rolników. Do pierwszej należą ci, którzy ponieśli straty w wyniku wystąpienia klęsk żywiołowych, do drugiej zaś gospodarze, którzy ponieśli szkody spowodowane wystąpieniem afrykańskiego pomoru świń (ASF).

Dokumenty należy składać w biurach powiatowych lub oddziałach regionalnych ARiMR. Można to zrobić osobiście, przesłać za pośrednictwem Poczty Polskiej lub elektronicznej skrzynki podawczej ePUAP.

***

Radykalne uproszczenia dla rolników

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi prosi o pomoc w opracowaniu listy niezbędnych do wprowadzenia zmian w obowiązujących procedurach lub prawie, które pozwolą zrealizować zakładany cel projektu, w tym również wprowadzą ułatwienia dla małych i średnich gospodarstw rolnych w Polsce.

Propozycje zmian można składać do 31 marca 2022 r. za pomocą formularza ankiety. Wypełnienie formularza ankiety jest dobrowolne i anonimowe.

Szczegóły na stronie: https://www.gov.pl/web/rolnictwo/radykalne-uproszczenia-dla-rolnikow

***

Inwestycje mające na celu ochronę wód przed zanieczyszczeniem azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych - nabór do 7 lutego 2022 roku

Do 7 lutego 2022 roku trwa nabór wniosków w ramach poddziałania 4.1.2 - Inwestycje mające na celu ochronę wód przed zanieczyszczeniem azotanami pochodzącymi ze źródeł rolniczych.

Szczegółowe informacje oraz wykaz niezbędnych dokumentów dostępne są w linkach poniżej:
https://www.gov.pl/web/arimr/poddzialanie-412-inwestycje-majace--na-celu-ochrone-wod-przed-zanieczyszczeniem-azotanami-pochodzacymi-ze-zrodel-rolniczych---nabor-od-10-grudnia-2021-r-do-7-lutego-2022-r
https://www.gov.pl/web/arimr/dokumenty-aplikacyjne-nabor-10-grudnia-2021-r-do-7-lutego-2022-r

***

W 2022 roku wyższy zwrot akcyzy od zakupów oleju napędowego dla rolników

W 2022 roku wyższy zwrot akcyzy od zakupów oleju napędowego dla rolników Z dniem 1 stycznia 2022 roku wchodzi w życie ustawa podwyższająca kwoty zwrotu podatku akcyzowego zawartego w cenie oleju napędowego wykorzystywanego do produkcji rolnej.

Zwiększa ona limit paliwa ze 100 do 110 litrów - zużywanego na 1 ha upraw rolnych będących w posiadaniu lub współposiadaniu producenta rolnego określonej w ewidencji gruntów i budynków według stanu na dzień 1 lutego danego roku. Wzrasta też limit zużycia oleju napędowego w przeliczeniu na dużą jednostkę przeliczeniową bydła (DJP) z 30 do 40 litrów w przypadku prowadzenia przez producenta rolnego chowu i hodowli bydła.

Ustawa przewiduje także wydłużenie terminu wypłaty zwrotu podatku akcyzowego w przypadku zmiany, uchylenia albo stwierdzenia nieważności decyzji o przyznaniu podatku. Oznacza to, że wypłata zwrotu podatku nastąpi w terminie 2 miesięcy od dnia, gdy decyzja przyznająca zwrot podatku akcyzowego producentowi rolne-

mu stała się ostateczna.

Do pobrania: Od 2022 wyzszy zwrot akcyzy.docx

***

Pakt na rzecz Obszarów Wiejskich Unii Europejskiej.

Komisja Europejska zachęca zainteresowanych do udziału w pracach nad projektem Paktu na rzecz Obszarów Wiejskich Unii Europejskiej.

Włączyć się w proces projektowania i wdrażania Paktu dla Obszarów Wiejskich UE można poprzez wypełnienie kwestionariusza online, zamieszczonego na stronie: https://ec.europa.eu/eusurvey/runner/RuralPact.

Zgłoszenia będą przyjmowane do 22 czerwca br.

Więcej informacji na stronie: https://www.gov.pl/web/rolnictwo/dolacz-do-dyskusji-na-temat-obszarow-wiejskich-ue

***

Konkurs dla Dzieci na Rymowankę o Bezpieczeństwie w Gospodarstwie Rolnym

Kasa Rolniczego Ubezpieczenia Społecznego ogłosiła III Ogólnopolski Konkurs dla Dzieci na Rymowankę o Bezpieczeństwie w Gospodarstwie Rolnym. Hasło tegorocznej edycji to: „Bezpiecznie na wsi mamy, bo ryzyko upadków znamy".

Celem konkursu jest promowanie prawidłowych nawyków i zachowań dzieci na terenie gospodarstwa rolnego, a także popularyzowanie Wykazu czynności szczególnie niebezpiecznych, związanych z prowadzeniem gospodarstwa rolnego, których nie należy powierzać dzieciom poniżej 16 lat.

W Konkursie mogą uczestniczyć dzieci urodzone w latach 2008–2011, których przynajmniej jeden z rodziców lub opiekun prawny podlega ubezpieczeniu społecznemu rolników w okresie przyjmowania zgłoszeń do konkursu.

Zadanie konkursowe polega na ułożeniu rymowanki (min. 4 wersy) popularyzującej sposoby ograniczenia ryzyka upadków osób w gospodarstwach rolnych. Kompletne zgłoszenie (rymowankę oraz wypełniony formularz zgłoszeniowy) należy przesłać w terminie do 15.03.2022 r. pocztą tradycyjną (liczy się data stempla pocztowego) lub elektroniczną na adres Oddziału Regionalnego KRUS, w którym podlega ubezpieczeniu rodzic/opiekun prawny dziecka. Na etapie wojewódzkim, który kończy się 22.04.2022 r., 3 najlepsze prace zostaną nagrodzone nagrodami rzeczowymi o wartości ok. 500 zł brutto oraz skierowane do oceny Centralnej Komisji Konkursowej, która spośród 48 prac nagrodzonych przez oddziały regionalne KRUS wybierze 20 najlepszych rymowanek. Ich autorzy otrzymają nagrody rzeczowe o wartości ok. 1 000 zł brutto. Gala podsumowująca zaplanowana jest na czerwiec 2022 roku.

Szczegółowe informacje oraz Regulamin Konkursu i Formularz zgłoszeniowy dostępne są na stronie: https://bit.ly/3A1281g

***

Projekt Krajowego Planu Strategicznego dla WPR na lata 2023-2027 a retencja na obszarach wiejskich

Reforma Wspólnej Polityki Rolnej po 2023 roku przyjmuje, że każde państwo członkowskie opracuje projekt Planu Strategicznego dla Wspólnej Polityki Rolnej (PS WPR). Dokument ten po konsultacjach i przyjęciu przez Radę Ministrów 22 grudnia 2021 r. został formalnie przekazany do Komisji Europejskiej. Będzie on stanowił podstawę ubiegania się przez Polskę o środki finansowe z Europejskiego Funduszu Rolniczego Gwarancji (EFRG) oraz z Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich (EFRROW). Służby Komisji Europejskiej od momentu otrzymania projektu PS WPR podejmą prace związane z analizą dokumentu i ewentualnie przekażą opinie lub uwagi Ministrowi Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

We wspomnianym dokumencie możemy również znaleźć działania pozytywnie wpływające na retencję wodną na obszarach wiejskich. Między innymi w ramach „Inwestycji przyczyniających się do ochrony środowiska i klimatu" planowane jest wsparcie inwestycji związanych z infrastrukturą techniczną pod kątem adaptacji do niekorzystnych warunków pogodowych, w tym zbiorniki retencyjne gromadzące wody opadowe i roztopowe w gospodarstwie. Ponadto wśród proponowanych ekoschematów znajduje się „Retencjonowanie wody na trwałych użytkach zielonych" (jednak będzie trzeba spełnić określone warunki aby otrzymać wsparcie).

Więcej informacji znajduje się na stronie: https://www.gov.pl/web/wprpo2020/plan-strategiczny-dla-wpr-na-lata-2023-2027-wersja-40--przyjety-przez-rade-ministrow

Na powyższej stronie można również pobrać projekt Planu.

***

Do 31 stycznia KGW muszą rozliczyć się z dotacji

Koła Gospodyń Wiejskich, które w 2021 roku otrzymały dofinansowanie do swojej działalności z ARiMR muszą do 31 stycznia 2022 złożyć sprawozdanie. Do końca ubiegłego roku KGW miały czas na wydanie pieniędzy otrzymanych z ARIMR. Jeżeli termin na złożenia sprawozdania nie zostanie dochowany, otrzymane dofinansowanie trzeba będzie zwrócić.

Zgodnie z prawem dofinansowanie dla Kół Gospodyń Wiejskich mogło być wydane na realizację zadań nałożonych na koła w ustawie, tj. na: -prowadzenie działalności społeczno-wychowawczej i oświatowo-kulturalnej w środowiskach wiejskich; -rozwijanie obszarów wiejskich oraz wspieranie przedsiębiorczości kobiet; -działanie na rzecz poprawy warunków życia i pracy kobiet na wsi; -rozwijanie kultury ludowej, zwłaszcza lokalnej i regionalnej; -reprezentowanie środowiska kobiet wiejskich przed administracją. W 2021 roku koła liczące do 30 osób mogły się ubiegać o 5 tys. zł, te o liczebności od 31 do 75 osób – 6 tys. zł, powyżej 75 osób – 7 tys. zł. Wnioski o pomoc można było składać do 30 września.

Sprawozdanie należy złożyć w biurze powiatowym ARiMR właściwym dla miejsca działania KGW.

***

Premie dla młodych rolników i Restrukturyzacja małych gospodarstw – dostarczenie tzw. decyzji środowiskowej

Agencja Restrukturyzacji i Modernizacji Rolnictwa prosi, aby rolnicy, którzy złożyli w ubiegłym roku wnioski o przyznanie premii dla młodych rolników lub ubiegali się o wsparcie na restrukturyzację małych gospodarstw i otrzymali decyzję o jej przyznaniu, sprawdzili, czy muszą dostarczyć do ARiMR tzw. decyzję środowiskową. Konieczność przedłożenia takiej decyzji zależy od zakresu biznesplanu składanego przez rolników wraz z wnioskiem o pomoc.

Więcej informacji na stronie: https://www.gov.pl/web/arimr/premie-dla-mlodych-rolnikow-i-restrukturyzacja-malych-gospodarstw--sprawdz-czy-musisz-dostarczyc-do-arimr-tzw-decyzje-srodowiskowa

***

Radykalne uproszczenia dla rolników

Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju wsi zwraca się z prośbą o pomoc w opracowaniu listy niezbędnych do wprowadzenia zmian w obowiązujących procedurach lub prawie, które pozwolą zrealizować zakładany cel projektu, w tym również wprowadzą ułatwienia dla małych i średnich gospodarstw rolnych w Polsce.

Propozycje zmian można składać do 31 marca 2022 r. za pomocą formularza ankiety. Wypełnienie formularza ankiety jest dobrowolne i anonimowe.

Więcej informacji na stronie internetowej Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi: https://www.gov.pl/web/rolnictwo/radykalne-uproszczenia-dla-rolnikow

***

Zwrot podatku akcyzowego - składanie wniosków

Od 1 lutego do 28 lutego 2022 roku każdy rolnik może ubiegać się o zwrot części kosztów poniesionych na zakup oleju napędowego zużytego do produkcji rolnej. W tym celu należy dostarczyć wójtowi, burmistrzowi lub prezydentowi miasta (w zależności od położenia gruntów ornych) wypełniony wniosek wraz z załączonymi fakturami VAT (lub ich kopiami) jako dowodami zakupu z okresu od 1 sierpnia 2021 r. do 31 stycznia 2022 r.

Zwrot części poniesionych kosztów zostanie wypłacony do 30 kwietnia 2022 roku przez Urząd Miasta lub Gminę w gotówce bądź przelewem na podany we wniosku rachunek bankowy.

***

Program społeczno-rozwojowy dla kobiet

Fundacja Polskiego Funduszu Rozwoju realizuje Program Akademia Rozwoju. Program ma zwiększać szanse i pokazywać możliwości rozwoju kobietom, które z różnych powodów pozostają mniej aktywne w życiu społecznym i zawodowym. Udział w programie jest całkowicie bezpłatny.

Dzięki udziałowi w Programie uczestniczki dowiedzą się w jaki sposób zaplanować i założyć działalność gospodarczą korzystając z narzędzi dostępnych w Internecie, jak stworzyć stronę internetową swojej firmy, a także jak z wykorzystaniem metody myślenia projektowego realizować swoje pomysły na projekty społeczne i biznesowe. To wszystko każda uczestniczka będzie mogła przetestować w trakcie warsztatów i konsultacji.

Program skierowany jest wyłącznie do kobiet, które ukończyły 18 rok życia i spełniają co najmniej dwa z poniższych warunków:

1/. mieszkają na obszarach wiejskich i w małych miejscowościach
2/. pozostają bezrobotne
3. mają niskie zarobki w gospodarstwie domowym
4/. w ich rodzinie występują problemy społeczne (np. piecza zastępcza, itp.)
5. są matkami samotnie wychowującymi dzieci
6/. mają orzeczoną niepełnosprawność

7/. są rodzicami w rodzinach wielodzietnych bądź pochodzą z takiej rodziny (więcej niż 3 dzieci)
8/. w ich życiu występuje inny niż wymienione wyżej istotny czynnik, który powoduje ich wyłączenie
z aktywności społecznej lub zawodowej

Aby wziąć udział w Programie wystarczy wypełnić formularz rejestracyjny i po otrzymaniu pozytywnej informacji od Organizatora, czyli Fundacji Polskiego Funduszu Rozwoju, zalogować się na Platformę szkoleniową. Dane do logowania na Platformę otrzyma indywidualnie na podanego podczas rejestracji maila każda osoba, która zostanie zakwalifikowana do udziału.

Wszystkie informacje o Programie oraz formularz rejestracyjny znajdują się na stronie: www.fundacjapfr.pl/akademia_rozwoju

***

Pomoc dla producentów trzody chlewnej na wyrównanie kwoty dochodu obniżonego z powodu ASF

Do 28 lutego 2022 roku producenci trzody chlewnej z terenów objętych ASF (afrykański pomór świń), którzy osiągnęli niższe dochody z powodu afrykańskiego pomoru świń, mogą składać wnioski o wsparcie. Jest to kontynuacja pomocy udzielanej w 2021 roku.

Wnioski można składać w Biurach Powiatowych Agencji właściwych ze względu na miejsce zamieszkania lub siedzibę producenta trzody chlewnej, nadać w placówce Poczty Polskiej lub złożyć za pośrednictwem platformy ePUAP.

Więcej informacji na stronie: https://www.gov.pl/web/arimr/pomoc-dla-producentow-trzody-chlewnej-na-wyrownanie-kwoty-dochodu-obnizonego-z-powodu-asf

Przypominamy, że Wielkopolski Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Poznaniu świadczy usługi związane z wypełnianiem dokumentacji. Zapraszamy do naszych biur doradczych.

***

Konkurs My i Ryby - zmiana terminu nadsyłania prac

Nastąpiła zmiana terminu nadsyłania prac w konkursie My i Ryby, który jest organizowany przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi! Termin składania prac został wydłużony do 21 lutego 2022 roku.

Konkurs jest skierowany do uczniów szkół podstawowych w trzech kategoriach wiekowych:
1/. klasy I–III,
2/. klasy IV–VI,
3/. klasy VII–VIII.

Organizator wyłoni 3 laureatów, których prace cechować się będą oryginalnością, pomysłowością, estetyką oraz zgodnością z tematyką konkursu – w każdej kategorii wiekowej, w każdym z 16 województw.

Więcej informacji o konkursie na stronie internetowej Ministerstwa Rolnictwa i Rozwoju Wsi: https://www.gov.pl/web/rolnictwo/konkurs-dla-dzieci--wciaz-trwa.

***

Od 1 stycznia 2022 r. zmieniły się zasady regulowania składek KRUS przez rolników, płatników podatku VAT

Od 1 stycznia 2022 r. udostępnione zostały specjalne rachunki bankowe, po dwa dla każdego Oddziału Regionalnego KRUS, jeden dla wpłat na ubezpieczenie społeczne rolników, drugi dla wpłat na ubezpieczenie zdrowotne.

Będąc zatem płatnikiem podatku VAT i dokonując opłaty składek na ubezpieczenie społeczne rolników lub na ubezpieczenie zdrowotne, należy zastąpić dotychczas wykorzystywany numer rachunku bankowego (zamieszczony na przesłanym przekazie pocztowym) na odpowiedni numer rachunku bankowego. Dokonując wpłaty składek (przelewu), należy pamiętać o podaniu identyfikatora płatnika składek/osoby ubezpieczonej (numer UNO), pełnych danych osobowych, pozwalających na identyfikację tej osoby, ponieważ wskazanie wyłącznie imienia i nazwiska nie pozwoli na ustalenie właściwej osoby w systemie informatycznym KRUS.

rak możliwości identyfikacji płatnika (osoby ubezpieczonej) spowoduje konieczność zwrotu wpłaty na konto zleceniodawcy, przez co składka zostanie nieopłacona.

***

Informacje bieżące - Podkiełkowanie ziemniaków

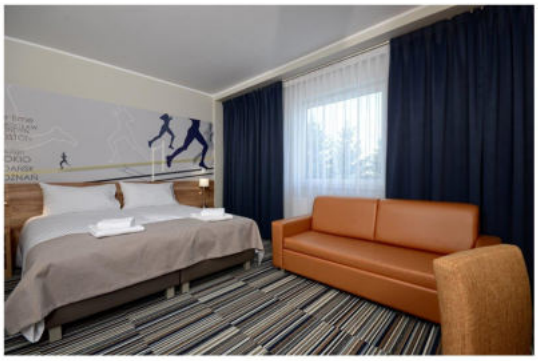
Podkiełkowanie ziemniaków - przypomnienie.

Aby przyspieszyć zbiór ziemniaków należy je podkiełkować. Kiełkowanie rozpoczynamy w pierwszej dekadzie lutego w myśl zasady: im dłużej kiełkujesz, tym wcześniej kopiesz. Aby uzyskać wysoki i dobrej, jakości plon ziemniaków trzeba 6-8 tygodni przed sadzeniem ziemniaki wsypać do skrzynek, aby kiełkowały. W skrzynkę o wymiarach 40-60cm wsypujemy 15kg ziemniaków. Zaprawiamy w celu ochrony ziemniaków przed chorobami preparatem Moncut460sc w ilości 200ml/ 1 tonę ziemniaków zalecana ilość wody 2l/tonę ziemniaków, podczas sadzenia.

Wielkopolski Ośrodek Doradztwa Rolniczego w Poznaniu

CENTRUM MARATON

HOTEL & SPORT ★ ★ ★



KOMFORTOWE *** POKOJE

SMACZNA KUCHNIA

RELAKS NA PŁYWALNI, W SAUNIE i GROCIE 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