

DARIUSZ SKORUPKA, MACIEJ GÓRSKI*

ROZWÓJ INFRASTRUKTURY WROCŁAWIA W ŚWIETLE PRZYGOTOWAŃ DO PIŁKARSKICH MISTRZOSTW EUROPY EURO 2012

DEVELOPMENT OF AN INFRASTRUCTURE IN WROCLAW IN THE LIGHT OF PREPARATIONS FOR UEFA EUROPEAN FOOTBALL CHAMPIONSHIP

Streszczenie

W artykule dokonano analizy rozwoju infrastruktury budowlanej we Wrocławiu w świetle przygotowań do piłkarskiej imprezy sportowej na szczeblu europejskim. Rozwój ten spowodowany jest potrzebą doposażenia istniejącej infrastruktury do standardów przewidzianych dla tego typu wydarzeń. Autorzy dokonali analizy poszczególnych segmentów infrastruktury miejskiej oraz planów ich rozwoju. W materiale postawiono tezę, że organizowanie markowych imprez jest najlepszą formą promocji i rozwoju każdego miasta. Taka forma rozwoju ma swoje zalety, ale generuje także problemy, które zostały opisane w przedstawionym artykule.

Słowa kluczowe: infrastruktura, EURO 2012, inwestycje, przedsięwzięcia budowlane

Abstract

The article analyses development of Wrocław's building infrastructure in the light of preparations for European level football championship. This type of performance demands an existing infrastructure development to achieve required standard. Authors analysed different types of urban infrastructure and its plans of development. In this material is put thesis that organizing performance like European Football Championship is fairest form of promotion and development of each city. However, such form of evolution generates from the one hand advantages on the other hand problems also. These problems have been described in presented paper.

Keywords: infrastructure, EURO 2012, building investment, building ventures

* Dr hab. inż. Dariusz Skorupka, prof. WSOWL, mgr inż. Maciej Górski, Katedra Zarządzania i Marketingu, Wydział Zarządzania, Wyższa Szkoła Oficerska Wojsk Lądowych we Wrocławiu.

1. Wstęp

18 kwietnia 2007 r. w Cardiff ogłoszono decyzję komitetu wykonawczego UEFA¹ dotyczącą organizacji Finału Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej EURO 2012. Prawo do przeprowadzenia tej imprezy otrzymały Polska i Ukraina. Tym samym polski rząd, odpowiednie ministerstwa, Polski Związek Piłki Nożnej, władze miast (w których odbywać się będą mecze) oraz wiele innych instytucji państwowych i prywatnych stanęło przed wielkim wyzwaniem organizacyjnym i finansowym.

W Polsce, jak i na Ukrainie zostały wstępnie wybrane miasta, w których odbędą się mecze poszczególnych faz rozgrywek piłkarskich. Na terenie Polski to: Gdańsk, Poznań, Warszawa i Wrocław, a na Ukrainie: Dniepropietrowsk, Donieck, Kijów i Lwów. Każdy z wybranych ośrodków miejskich stanowić będzie przez jakiś czas arenę zmagania sportowych i bazę noclegową dla tysięcy kibiców i turystów. Muszą zatem zostać podjęte czynności inwestycyjne i przygotowawcze w celu sprostania wszystkim wymaganiom organizacyjnym. Do tego celu powołano we Wrocławiu Biuro do spraw EURO. Jego zadaniem jest koordynacja prac prowadzonych w mieście służących przygotowaniom do piłkarskiego turnieju w 2012 roku. Biuro należy do struktur Departamentu Spraw Społecznych, stanowiąc narzędzie nadzoru w rękach Prezydenta Wrocławia, który jest odpowiedzialny za gotowość miasta do realizacji wrocławskiej części zawodów. Dyrektor Departamentu Spraw Społecznych został powołany na pełnomocnika Prezydenta Wrocławia ds. EURO 2012.

Do zadań Biura ds. EURO 2012 Urzędu Miejskiego we Wrocławiu należą [1]:

- współpraca z Europejską Unią Piłkarską (UEFA) oraz Polskim Związkiem Piłki Nożnej (PZPN) w celu organizacji meczów,
- koordynacja przygotowań w obszarach miasta Wrocławia do UEFA EURO 2012, tj. infrastruktura, bezpieczeństwo, zabezpieczenie medyczne, wolontariat,
- współpraca z podmiotami zaangażowanymi w organizację UEFA EURO 2012 w Polsce i na Ukrainie,
- opracowywanie danych związanych z przygotowaniem Wrocławia do UEFA EURO 2012,
- sporządzanie i zarządzanie informacją związaną z przygotowaniem Wrocławia do UEFA EURO 2012, w tym współpraca z mediami, inwestorami, administracją publiczną,
- promowanie Wrocławia jako miasta gospodarza UEFA EURO 2012 oraz promocja UEFA EURO 2012 we Wrocławiu,
- przygotowania i wykonanie budżetu w zakresie inwestycji: Budowa stadionu piłkarskiego we Wrocławiu,
- prowadzenie Biura, w tym planowanie i wykonanie jego budżetu, przygotowywanie projektów uchwał Rady Miasta i zarządzeń Prezydenta dotyczących prowadzonych działań,
- realizacja zadań związanych z dokonywaniem zamówień publicznych.

Należy dodać, że utworzenie niniejszej komórki organizacyjnej, przekazanie uprawnień, sprecyzowanie zadań w regulaminie Biura zostało pozytywnie odzwierciedlone w raporcie pokontrolnym Najwyższej Izby Kontroli, której przedmiotem była kontrola realizacji przez

¹ Unia Europejskich Związków Piłkarskich (ang. *Union of European Football Associations*).

urząd zadań dotyczących przygotowania Polski do organizacji finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 [2].

Oprócz wspomnianego Biura, na mocy ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 we Wrocławiu 3 grudnia 2007 r. została powołana przez gminę Wrocław spółka celowa Wrocław 2012 Sp. z o.o. Podstawowym przeznaczeniem spółki jest przeprowadzenie sprawnej inwestycji, jaką jest budowa stadionu piłkarskiego na Maślicach we Wrocławiu. Spółka odpowiedzialna była za wyłonienie generalnego wykonawcy. Ponadto uczestniczyć będzie w postępowaniu wyłaniającym przyszłego operatora stadionu.

Stadion, to jednak jedna z wielu inwestycji, a do zasadniczych z nich należą także:

- modernizacja portu lotniczego,
- inwestycje związane z transportem lądowym,
- budowa parkingów,
- budowa Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego w Aglomeracji,
- rozwój bazy noclegowej.

Każda z tych inwestycji implikuje nowe wyzwania, ale także problemy. W dalszej części materiału zostały one zdiagnozowane i opisane.

2. Budowa stadionu we Wrocławiu

2.1. Procedura przetargowa i budowa stadionu

W początkowym okresie przygotowań na długo przed wyznaczeniem Wrocławia jako jednego z kandydatów na organizatora EURO 2012 przystąpiono do opracowania koncepcji stadionu miejskiego (fot. 1).



Fot. 1. Budowa stadionu miejskiego we Wrocławiu na Maślicach

Photo. 1. Wrocław's city stadium under construction in Maslice

Ogłoszony przez wrocławskie władze konkurs na projekt obiektu i jego infrastruktury rozstrzygnięto w październiku 2007 r. Zwycięską ofertą okazał się projekt tzw. Stadionu – Lampionu opracowany przez firmę JSK Architekci. Wybrane spośród 21 kandydatów,

niemieckie biuro architektoniczne z siedzibą w Polsce ma wieloletnie doświadczenie w realizacji tego typu obiektów, w tym sportowych, tj. stadionu w Niemczech LTU Arena w Dusseldorfie.

Ogłoszony przetarg na wykonawcę stadionu wywołał spore zaskoczenie władz miasta. Po pierwsze najkorzystniejsza oferta złożona przez uczestniczących w przetargu była o 200 mln PLN droższa od kwoty, jaką planowano zainwestować. Po drugie sama procedura wyłonienia generalnego wykonawcy napotkała na duże utrudnienia, które znacząco wpłynęły na późniejszy niż zakładano moment rozpoczęcia budowy. Wpłynęły na to odwołania od decyzji komisji przetargowej zgłaszane przez firmy odrzucone z konkursu we wcześniejszych jego fazach. Z dziewięciu firm, które zgłosiły się do konkursu pod koniec stycznia 2009 r., komisja przetargowa oceniła, że najlepszą ofertę wybudowania stadionu we Wrocławiu złożyło grecko-polskie konsorcjum Mostostal i J&P Avax. Na ten wybór wpływ miały: doświadczenia Greków w budowie Stadionu Olimpiakosu w Atenach, propozycja najniższego kosztu inwestycji, tj. 730 mln zł (odrzucone oferty cenowe to 755 mln zł i 936 mln zł brutto), 21 miesięczny okresu realizacji inwestycji, 25 letnia gwarancja na dach i elewację, 10 letnia gwarancja na pozostałe elementy obiektu oraz 3 letnia gwarancja na wszelkie urządzenia mechaniczne należące do stadionu. Taka oferta została oprotestowana przez konsorcjum na czele którego stała firma Max Bögl. Podstawowym zarzutem było to, że wygrana oferta Mostostalu nie zawierała w dokumencie wadialnym wystarczających gwarancji bankowych i że był on sporządzony zgodnie z przepisami prawa greckiego. Zwołana ponownie komisja przetargowa uznała tę argumentację i zmieniła swą wcześniejszą decyzję na korzyść konsorcjum składającego odwołanie od pierwszego postanowienia komisji. Jednak Krajowa Izba Odwoławcza na wniosek Mostostalu ponownie przeanalizowała postanowienia podjęte we wcześniejszych fazach przetargowych i zdecydowała ostatecznie na przełomie lutego i marca 2009 roku, że stadion będzie budowany przez konsorcjum Mostostalu i J&P Avax. Starająca się o kontrakt na budowę stadionu firma Max Bögl złożyła pozew do Sądu Okręgowego, nie zgadzając się z powyższymi decyzjami. To działanie nie wniosło niczego nowego do tej sprawy. Ostatecznie na podstawie decyzji Krajowej Izby Odwoławczej 14 kwietnia 2009 roku Prezydent Miasta Wrocławia podpisał umowę z generalnym wykonawcą stadionu – konsorcjum firm w składzie: Mostostal Warszawa S.A., J&P Avax, Wrocławskie Przedsiębiorstwo Budownictwa przemysłowego Nr 2 „Wrobis” S.A. oraz Modern Construction Design Sp. z o.o. Niniejsza umowa ostatecznie zakłada realizację kontraktu „Wykonanie projektów wykonawczych dla nowego stadionu przy ul. Drzymały we Wrocławiu oraz budowa stadionu” [3]. Termin realizacji umowy Strony określiły na 21 miesięcy od dnia jej podpisania. Wartość kontraktu wynosiła: 729,70 mln zł brutto [3].

Od kwietnia 2009 roku wrocławski stadion piłkarski jest budowany od podstaw jako innowacyjny obiekt z przeznaczeniem sportowo-widowiskowym. Stanowi on centralną i najważniejszą część obszernego kompleksu o powierzchni 164 152 m² powstającego w granicach zachodniej części miasta na Maślicach.

2.2. Problemy z własnością gruntu

Pomimo że od kwietnia 2009 roku trwają prace na terenie budowy stadionu, to jednak nie zostały do końca rozstrzygnięte sprawy własności nieruchomości, na których są lub będą realizowane prace budowlane związane ze stadionem. Dotyczy to w szczególności gruntów, na których zaplanowano wybudowanie parkingu, zjazdu z Autostradowej Obwodnicy Wrocławia i pętli realizowanego obecnie systemu komunikacji szynowej dla szyb-

kiego tramwaju. Część nieruchomości jest również przeznaczona pod poszerzenie ulicy, która w przyszłości ułatwi dojazd do stadionu. Podstawowym utrudnieniem jest spór o wartość nieruchomości pomiędzy obecnymi właścicielami nieruchomości a władzami miasta, które chcą przejąć ten teren pod dalsze inwestycje. W początkowym okresie sporu, tj. w pierwszej połowie 2008 r., miasto oferowało właścicielom działki 5 mln PLN przy roszczeniu 7 mln PLN. Później oferta miasta była jeszcze niższa o 2,4 mln PLN ze względu na spadającą wartość nieruchomości. Prowadzono negocjacje z właścicielami, oferując nieruchomości w innej części miasta w zamian za zrzeczenie się praw do spornego gruntu. Powoływano również niezależnych ekspertów ze Stowarzyszenia Rzeczoznawców Majątkowych, gdzie na drodze arbitrażu starano się wynegocjować satysfakcjonującą obie strony cenę gruntu. Te działania nie przyniosły skutku, dlatego zgodnie z ówczesnie obowiązującymi przepisami ustawy o przygotowaniu finałowego turnieju Mistrzostw Europy w Piłce Nożnej UEFA EURO 2012 [4], na wniosek inwestora, jakim jest miasto, Wojewoda Dolnośląski rozpoczął procedurę wywłaszczenia. Środek ten stał się również nieskuteczny w momencie, gdy właściciel gruntu przekazał nieruchomość aktem darowizny innemu członkowi swojej rodziny. Formalnie procedura wywłaszczania stała się bezzasadna bowiem dotyczyła innej osoby. Nie przewidziano, że każdorazowe rozpoczęcie negocjacji, wymaganych w pierwszym etapie działań służących pozyskaniu nieruchomości, a później procedura wywłaszczania może zostać skutecznie powstrzymana przez właściciela gruntu. Sprzyjają temu polskie przepisy określające zasady przekazywania darowizn między najbliższymi członkami rodziny. Nie ponosząc żadnych kosztów, mogą oni wiecznie przekazywać sobie wzajemnie majątek, doprowadzając do trwałego blokowania wywłaszczenia. Zmianę w przepisach wprowadziła pod koniec 2009 r. nowelizacja ustawy o EURO 2012. Zmiana zakłada, że wywłaszczanie nieruchomości odbywać się będzie z mocy prawa, czyli właściciel nie będzie występował w sprawie jako strona. Wywłaszczony i ewentualnie pokrzywdzony właściciel będzie mógł oczywiście dochodzić swoich spraw w sądzie, ale jego protest nie będzie ograniczał rozpoczęcia i wykonania inwestycji.

Wrocławski sporny przypadek nie został do tej pory rozstrzygnięty ze względu na decyzję lokalizacyjną, której nie chce zmienić Wojewoda Dolnośląski. Inwestora czeka więc zmiana parametrów planowanego węzła przesiadkowego na mniej korzystne.

2.3. Problemy z wykonawcą stadionu

Po niecałych ośmiu miesiącach na placu budowy stadionu konsorcjum pod przewodnictwem Mostostalu Warszawa zostało odsunięte od wykonywania prac budowlanych. Z powodu narastających opóźnień w realizacji inwestycji został zerwany kontrakt pomiędzy wykonawcą stadionu a inwestorem, tj. gminą Wrocław. Zgodnie z harmonogramem projektu stadionu pod koniec 2009 r. postęp prac powinien był kształtować się na poziomie 22 procent, a według inwestora zastępczego wynosił na zaledwie 7 procent [5]. Prace nie spowodowały nawet zamknięcia poziomu zerowego wbrew przewidywaniom, jakie zakłada harmonogram. Wynika z niego, że do momentu zerwania umowy powinien być zrealizowany poziom 0, +1 i rozpoczęte prace na poziomie +2. Ukończenie stadionu w terminie, czyli do końca 2010 r. stało się więc nierealne. Istniało zagrożenie dalszego narastania opóźnienia, bowiem sam wykonawca zwracał się do inwestora dwukrotnie o 4,5 miesięczne wydłużenie terminu oddania areny do użytku. Nie uzyskując od wykonawcy żadnego rozwiązania i planu awaryjnego zapewniającego poprawę sytuacji i wyczerpując wszystkie możliwe zawarte w kontrakcie narzędzia oddziaływania na wykonawcę, inwestor zerwał

umowę. Jako przyczyny rozwiązania umowy spółka Wrocław 2012 sp. z o.o. podała: opóźnienia w realizacji umowy przekraczające 35-dniowy termin, opóźnienia w realizacji umowy powodujące, że nie jest prawdopodobne, aby Wykonawca – Konsorcjum w składzie: Mostostal Warszawa S.A. – Lider, J&P Avax S.A., Wrocławskie Przedsiębiorstwo Budownictwa Przemysłowego nr 2 „WROBIS” S.A. i Modern Construction Design Sp. z o.o. – Partnerzy, zdołał ukończyć przedmiot umowy w ustalonym terminie oraz nienależyte wykonanie umowy. Na podstawie umowy, zamawiający wezwał Konsorcjum do zapłaty kary umownej w kwocie 72,97 mln zł [6].

Gmina Wrocław wybierając nowego wykonawcę, skorzystała z prawa zastosowania procedury skróconej, tj. wyboru z wolnej ręki. Zgodnie z ustawą Prawo zamówień publicznych inwestor poinformował Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych o realizowanej procedurze prawnej oraz przedstawił kompleksowe uzasadnienie spółki Wrocław 2012 decydującej się na procedurę zamówienia z wolnej ręki. Niezwykle istotne było na tym etapie spełnienie wszystkich istotnych prawnych i formalnych czynności, zarówno przy zerwaniu kontraktu z poprzednim wykonawcą, jak i wylaniu nowego wykonawcy stadionu. Stojąc na skraju realności zbudowania stadionu w narzuconym przez UEFA terminie, władze miasta musiały niezwykle rozważnie podejmować decyzje, aby uniknąć ewentualnych protestów, odwołań bądź zaskarżeń przez strony trzecie.

Zyskując czas, jeszcze przed zerwaniem poprzedniego kontraktu, prowadzono rozmowy z innym potencjalnym wykonawcą. W dniu 16 stycznia 2010 r. podpisano umowę na kontynuowanie budowy nowego stadionu we Wrocławiu z wykonaniem projektów wykonawczych z firmą Max Bögl GmbH & Co. KG i Max Bögl Polska. Wartość podpisanego kontraktu to 655 mln zł brutto, a termin oddania obiektu na Maślicach do użytku to 30 czerwca 2011 roku. Po przejęciu i zinwentaryzowaniu terenu budowy już w lutym mają rozpocząć się prace prowadzone przez nowego wykonawcę.

W bezpośredniej styczności stadionu przebiegać będzie, budowana obecnie, Autostrada Obwodnica Wrocławia (AOW).

3. Transport lądowy we Wrocławiu

3.1. Autostrada Obwodnica Wrocławia

Autostrada Obwodnica Wrocławia (fot. 2), której inwestorem jest Generalna Dyrekcja Dróg i Autostrad z oddziałem we Wrocławiu, równoległe z budowanym obecnie stadionem piłkarskim na Maślicach jest najbardziej oczekiwaną przez mieszkańców Wrocławia inwestycją. Stadion stanowi obiekt, na którym odbywać się będą ważne imprezy sportowo-kulturalne, dlatego należy się liczyć, że stanie się on wielkim magnesem przyciągającym widzów z całego województwa i nie tylko. Aby móc dostać się na stadion z tak dużego regionu i sprostać wzrastającemu nasileniu ruchu drogowego w rejonie dolnośląskim, nie wystarczy zwykła miejska aglomeracyjna sieć dróg i ciągów komunikacyjnych. Potrzebne jest tu nowe komunikacyjne rozwiązanie pozwalające ominąć centralne części zatłoczonego miasta.



Fot. 2. Budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A8

Photo. 2. Wrocław's highway under construction

Zapowiadana i planowana od wielu lat Autostradowa Obwodnica Wrocławia A8 powstaje na północno-zachodnich obrzeżach miasta. Ostatecznym impulsem do rozpoczęcia inwestycji stał się fakt wyboru Wrocławia przez UEFA na jednego z organizatorów EURO 2012. Inwestycja ma być częściowo finansowana ze środków Unii Europejskiej.

Pomijając istniejący układ ulic miejskich, AOW spełni funkcję wyniesienia ruchu tranzytowego poza granice miasta, wpływając korzystnie między innymi na środowisko, jak i na bezpieczeństwo ruchu drogowego. Autostrada zakwalifikowana jest do klasy technicznej A z prędkością projektowaną 120 km/h z dwoma jezdniami, z dwoma lub trzema pasami ruchu o szerokościach od 3,5 m do 3,75 m i pasem awaryjnym. Jest przeznaczona pod ruch bardzo ciężki z maksymalnym obciążeniem ruchu 115 kN [7]. Organizacyjnie wykonanie przedsięwzięcia podzielono na trzy odcinki (tab. 1.), dla których wyłoniono oddzielnych wykonawców w trzech różnych postępowaniach przetargowych.

Tabela 1

Zadania wchodzące w skład realizowanej Autostradowej Obwodnicy Wrocławia [8]

Zadanie nr	Rodzaj zadania	Wykonawca; data rozpoczęcia robót	Koszt inwestycji PLN brutto	Planowany czas realiza- cji w mie- siącach	Data zakoń- czenia
I część 1	– budowa drogi od km 1+603 do km 13+500; – budowa łącznika Kobierzyce od km 0+000 do km 2+489	Budimex Dromex S.A.; 06.10.2008 r.	~780 mln	26	05.12.2010 r.
IIA część 2a	– budowa mostu przez Odrę wraz z estakadami dojazdowymi na odcinku od km 18+174 do km 19+960 w ciągu Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A-8	Konsorcjum firm – Mostostal Warszawa S.A. i Acciona Infraestructuras S.A.; 20.05.2008 r.	~577 mln	30	19.11.2010 r.

IIB część 2	– budowa odcinka drogi od km 13+500,00 do km 18+174,00; – budowa odcinka drogi od km 19+960,00 do km 28+368,75 – budowa odcinka drogi ekspresowej S8 od km 0+000,00 do km 0+500,00 w węźle Pawłowice; budowa łącznika „Długoleka” od km 0+575,00 do km 6+235,85	Konsorcjum firm – Lider: Strabag Sp. z o.o. HEILIT + WORNER Budowlana Sp. z o.o. Wrocław DYWIDAG Bau GmbH, Monachium, Niemcy Mostostal Warszawa S.A.; 22.10.2008 r.	~2,058 mld	29	15.06.2011 r.
-------------	--	--	------------	----	---------------

Do wykonania zadania nr II część 2a występowało 6 oferentów, natomiast do pozostałych po 12 firm. W drodze postępowania przetargowego wybrano wykonawców (tab. 1) kierując się najniższą ceną i spełnieniem wszystkich warunków określonych w Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ). Złożone oferty dla poszczególnych zadań przedstawiały szeroką rozpiętość cenową. Dla zadań nr I część 1, nr IIB część 2a, nr IIB część 2 złożono najwyższe oferty, kolejno: 949 980 782,69 zł brutto, 863 384 115,77 brutto, 2 196 797 334,56 zł brutto. Nie obyło się bez odwołań od wyników konkursu dotyczącego budowy mostu nad rzeką Odrą. Firma Skanska zarzucała Mostostalowi, który ostatecznie wygrał postępowanie przetargowe, że nie dopełnił wszystkich warunków formalnych, popełnił błędy w obliczaniu wartości oferty i zaniżył ceny niektórych materiałów.

Podzielenie budowy AOW o długości zaledwie 26,765 km na trzy odrębne odcinki realizacyjne wydawać się mogło niesłuszne. Ale przewidując ewentualne zachowania firm odwołujących się od wyników postępowań przetargowych, uniknięto blokowania wykonania całego przedsięwzięcia. Ponadto, w tym wypadku powstają trzy mniejsze obiekty równoległe, co daje znacznie większą szansę na pomyślne i terminowe zakończenie całej inwestycji. Zaletą rozwiązania jest również zawężone pole dochodzenia roszczeń inwestora w przypadku wad wykonawczych w konstrukcji obiektów. Zagrożeniem może być możliwość opóźnienia lub zaprzestania wykonania któregoś z zadań. Nie pozwoli to na w pełni funkcjonalne wykorzystanie całej drogi i zmusi do opracowania innych kosztownych rozwiązań funkcjonalno-organizacyjnych, jak np. objazdy nieczynnego odcinka.

3.2. Pozostałe inwestycje drogowe

Pozostałe inwestycje prowadzone w zakresie transportu drogowego przedstawiono w tab. 2.

Tabela 2

Realizacja przedsięwzięć kategorii transport lądowy, a zakwalifikowanych jako najbardziej istotne dla sprawnej organizacji EURO 2012 [9]

Nazwa inwestycji	Planowany termin zakończenia prac	Planowany koszt realizacji inwestycji	Dofinansowanie
Przebudowa ul. Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94	V 2009 r.	89,2 mln PLN	Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko
Budowa Północnej Obwodnicy Śródmiejskiej we Wrocławiu – etap I	VII 2011 r.	278,2 mln PLN	
Zintegrowany System Transportu Szybowego w Aglomeracji we Wrocławiu – etap I.	III kwartał 2011 r.	805,9 mln PLN	
Inteligentny System Transportu we Wrocławiu ITS-Wrocław	I kwartał 2012 r.	88 mln PLN	
Budowa połączenia Obwodnicy Śródmiejskiej z Portem Lotniczym we Wrocławiu – etap I	I 2011 r.	56,65 mln PLN	Regionalny Program Operacyjny dla Województwa Dolnośląskiego na lata 2007–2013
Budowa połączenia Obwodnicy Śródmiejskiej z Portem Lotniczym we Wrocławiu – etap II	II 2011 r.	75,64 mln PLN	
Budowa infrastruktury drogowej w otoczeniu Stadionu Piłkarskiego EURO 2012 we Wrocławiu	II 2011 r.	52,128 mln PLN	
Budowa połączenia Obwodnicy Śródmiejskiej z Portem Lotniczym we Wrocławiu – etap III	IV 2011 r.	33,6 mln PLN	Brak dofinansowania
Przebudowa ul. Kosmonautów w ciągu drogi krajowej nr 94	XII 2011 r.	130,057 mln PLN	
Budowa połączenia Portu Lotniczego ze Stadionem Piłkarskim w ciągu drogi krajowej nr 94 we Wrocławiu	V 2012 r.	326,8 mln PLN	
Budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego w rejonie Stadionu EURO 2012 – węzeł Stadion EURO 2012	VI 2011 r.	24,4 mln PLN	
Budowa parkingu wraz z zagospodarowaniem na południe od drogi krajowej nr 94 pomiędzy rzeką Ślężą a linią kolejową.	2010 – 2011 r.	10,2 mln PLN	
Przebudowa ul. Lotniczej w ciągu drogi krajowej nr 94 – etap II	X 2011 r.	134,1 mln PLN	
Zagospodarowanie terenu wschodniego pomiędzy obszarem stadionu i rzeką Ślężą wraz z budową kładek	VI 2011 r.	17,9 mln PLN	

4. Transport aglomeracyjny

We Wrocławiu już od 2006 roku trwają intensywne prace nad zintegrowaniem transportu zbiorowego. Zakłada on skupienie wszystkich typów istniejącej obecnie komunikacji zbiorowej w centralnie zarządzany system. W jego skład wchodzić będą przewozy kolejowe (Wrocławska Kolej Aglomeracyjna – WKA, Kolej Miejska), przewozy autobusowe w obszarze aglomeracji, podsystem dowozów lokalnych do WKA, nowy system Tramwaj Plus, komunikacja tramwajowa we Wrocławiu i miejska komunikacja autobusowa. Istnieją dwa podstawowe założenia, które wyznaczają cele dla wielu inwestycji. Przyjęto, że przedsięwzięcie ma zapewnić jednolity system na transport zbiorowy w całej aglomeracji oraz wzorem innych państw europejskich, inwestycja ma się stać ważną alternatywą dla transportu indywidualnego. Podjęto więc działania zmierzające do budowy nowych i wydłużenia istniejących linii tramwajowych, budowy obiektów, takich jak tunele trasujące nowe korytarze w obrębie śródmiejskim i budowę węzłów przesiadkowych integrujących wszystkie typy środków komunikacji miejskiej. Dodatkowo wprowadzone będą rozwiązania dające priorytet wymienionym środkom transportowym w ruchu miejskim i pozwalające podróżnym na łatwe planowanie podróży po mieście dzięki dynamicznej informacji pasażerskiej.

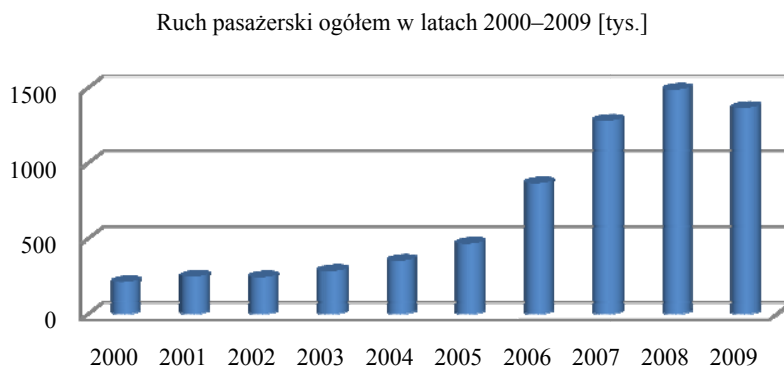
Realizację systemu podzielono na dwa zazębiające się etapy (etap I: 2007–2011, etap II: 2010–2015), a w momencie jednoznacznego określenia roli Wrocławia dla EURO 2012 przeniesiono część zadań z etapu II do etapu I. Zapewniono tym sposobem przyspieszenie rozpoczęcia prac budowlanych przy zintegrowanym węźle przesiadkowym w rejonie stadionu na EURO 2012. Spółka Wrocławskie Inwestycje S.A. prowadząca w imieniu gminy Wrocław wszystkie inwestycje drogowe zakłada, że nawet około 208 mln PLN pochłona prace przy realizacji I etapu Zintegrowanego Systemu Transportu Szynowego w Aglomeracji i we Wrocławiu. Wśród zadań należących do tego etapu znajduje się kilka inwestycji bezpośrednio związanych z przygotowaniem miasta do turnieju piłkarskiego, a ich wartość szacowana jest na 138 mln PLN.

5. Dworzec PKP

Dla części kibiców przyjeżdżających do Wrocławia na turniej piłkarski EURO 2012 jednym z pierwszych miejsc, jakie zobaczą, będzie dworzec kolejowy. Ten dziewiętnastowieczny obiekt jako jedna z wizytówek miasta również zostanie poddany przebudowie, by móc na europejskim poziomie obsłużyć gości przybywających do Wrocławia na mecze finału EURO 2012. Za cenę około 162 mln PLN zostanie zmodernizowany wraz z przyległym mu terenem. Poza poprawą walorów estetycznych obiekt przyjmie większą niż dotychczas funkcję handlowo-usługową. Stanie się zatem chętniej odwiedzanym miejscem kojarzonym nie tylko z koleją. Aby nadać mu nowy wizerunek, dworzec będzie zamknięty dla ruchu kolejowego od 2010 r. do 2012 r., a jego funkcję przejmie obiekt zastępczy, którego przygotowanie do tego celu kosztować będzie blisko 4 mln PLN.

6. Lotnisko

Koszt ok. 297 mln PLN spółka Port Lotniczy Wrocław S.A. prowadzi aktualnie rozbudowę portu lotniczego na wrocławskich Strachowicach. Samo dofinansowanie tego celu z Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko wynosi 128,11 mln PLN. Warto nadmienić, że dodatkowe dofinansowanie w wysokości 13 mln PLN lotnisko otrzyma na sfinansowanie 15 mln zakupu systemu kontroli i bezpieczeństwa dla nowego terminalu. Rok 2009 na wrocławskim lotnisku nie przyniósł w porównaniu z rokiem 2008 wzrostu liczby obsłużonych pasażerów, odpowiednio 1,37 mln i 1,49 mln (rys. 1) [10] z powodu ogólnie znanej sytuacji ekonomicznej na świecie. Jednak port lotniczy zakłada zwiększenie liczby operacji lotniczych w kolejnych latach. Szacuje się, że będzie to wzrost w 2010 r. do 1,63 mln, a w 2012 do 2,05 mln [10] pasażerów rocznie.



Rys. 1. Przyrost ruchu pasażerskiego na wrocławskim lotnisku w latach 2000–2009 [10]

Fig. 1. Increase of passenger's traffic in Wrocław's airport between 2000 and 2009 year

Dodatkowo w 2012 roku należy się liczyć ze wzmożoną aktywnością turystyki ukierunkowanej na Piłkarskie Mistrzostwa Europy EURO 2012. Powyżej opisano inwestycje drogowe uwzględniające przyrost ruchu pasażerskiego, które zapewnią sprawne przemieszczanie się podróżnych, turystów i kibiców z lotniska do centrum miasta lub na stadion i w odwrotnym kierunku. Lotnisko zaś przygotowuje się do zwiększonego ruchu lotniczego, prowadząc modernizację i rozbudowę infrastruktury lotniskowej z planowanym zakończeniem w 2011 r. Inwestycja zakłada powstanie nowego terminala o łącznej kubaturze 330,429,81 m³ z nowoczesnymi instalacjami obsługi pasażerów. Ponadto wybudowane i zmodernizowane zostaną płyty postojowe, drogi kołowania, wybudowana będzie tzw. droga szybkiego zejścia oraz płaszczyzna do szybkiego odladania samolotów. Dodatkowo powstaną większe parkingi samochodowe, a w podziemiach terminalu lotniczego stacja kolei z bezpośrednim połączeniem z kolejowym dworcem głównym w centrum Wrocławia.

7. Inwestycje hotelowe – baza noclegowa

Dla tak dużej imprezy masowej, jaką są mistrzostwa Europy w piłce nożnej, poza komfortem podróży i przemieszczania się niezwykle istotne są warunki bytowe w okresie zawodów. Zarówno dla zespołów piłkarskich, działaczy UEFA, jak i kibiców miasto gospodarz zobowiązane jest udostępnić odpowiednie warunki. Pierwszym wyznacznikiem liczby miejsc noclegowych i ich standardu są wytyczne UEFA. Zakładają one, że dla UEFA Family musi być udostępnionych minimum 1220 miejsc w hotelach 5 gwiazdkowych, 1315 miejsc w hotelach 4 gwiazdkowych, 210 miejsc w hotelach 3 gwiazdkowych [1]. Jednak UEFA Family to nie jedyna grupa spośród kibiców. Wrocław odwiedzi tysiące fanów każdej z drużyn, której mecze rozegrane zostaną we Wrocławiu. Sama pojemność stadionu licząca około 41 tys. miejsc obrazuje, jak liczna musi być baza noclegowa we Wrocławiu. Obecnie miasto według skategoryzowanej listy 41 miejsc noclegowych ma możliwości zakwaterowania 6661 gości [11] w obiektach o standardzie od 1 do 5 gwiazdek. Dane te ulegną zmianie w ciągu następnych dwóch lat, ponieważ oficjalnie przystąpiono w mieście do realizacji kolejnych 14 obiektów hotelowych o powyższym standardzie, zwiększając liczbę miejsc o kolejne 3473 do EURO 2012. Miasto bezpośrednio nie uczestniczy w realizacji tych przedsięwzięć budowlanych, gdyż prowadzone są one przez prywatnych inwestorów i znane światowe marki hotelowe. Jednak aktywnie włącza się do przygotowania tych inwestycji, prezentując wrocławskie nieruchomości, np. na Międzynarodowych Targach Nieruchomości Inwestycyjnych EXPO REAL w latach 2007 i 2008 w Monachium oraz Targach Nieruchomości MIPIN 2008 w Cannes. Dodatkowo zgodnie z planami wspierania sektora turystyki i powiększania bazy hotelowej miasta uchwałami Rady Miasta przyjęte zostały dla nowych inwestycji udogodnienia podatkowe w ramach programu pomocy regionalnej na wspieranie nowych inwestycji w sektorze turystyki na terenie Wrocławia. Efektem takich rozwiązań była sprzedaż 7 nieruchomości w latach 2007–2008. Obecnie przygotowywane są kolejne grunty przeznaczone w miejscowym planie zagospodarowania nieruchomości pod budowę hoteli, gdzie całkowita wartość terenów o powierzchni około 66 tys. m² wynosi około 525 mln PLN [11].

8. Podsumowanie

Przedstawiona w artykule analiza procesów inwestycyjnych umożliwia zapoznanie się ze szczegółami problematyki rozwoju infrastruktury miejskiej. Konkludując, informacje zawarte w materiale pozwalają potwierdzić fakt bardzo dużej korelacji między wydarzeniami sportowymi a procesami inwestycyjnymi w budownictwie. Sam fakt może wydawać się oczywisty, ale jego skala już taka nie jest. Interesujące jest natomiast to, że rozwój kultury fizycznej w społeczeństwie, który do tej pory kojarzył się głównie ze zdrowiem, może pośrednio wpływać na inwestycje budowlane. Posługując się zatem teorią chaosu, można postawić pytanie: jaki jest udział człowieka biegnącego po moście na fakt, że ten most powstał? Pytanie jest raczej z kategorii filozoficznych, a nie technicznych, ale to tylko potwierdza interdyscyplinarność różnych, a może wszystkich obszarów nauki. Celem autorów artykułu nie była odpowiedź na tak postawione pytanie, ale analiza relacji infrastruktury miejskiej z otoczeniem.

Literatura

- [1] Biuro ds. EURO 2012 Urzędu Miejskiego we Wrocławiu. Sprawozdanie z przygotowań do UEFA EURO 2012. Kwiecień 2009 r.
- [2] Najwyższa Izba Kontroli, Delegatura we Wrocławiu. Wystąpienie pokontrolne z dnia 30 stycznia 2009 r. P/08/175; LWR-41043-2/2008.
- [3] Mostostal Warszawa. Raport nr 13 zawarcie znaczącej umowy z dnia 15.04.2009.
- [4] Ustawa z dnia 7 września 2007 r.. Dz. U. Nr 173, poz. 1219 ze zm.
- [5] Biuro ds. Euro 2012 Urzędu Miejskiego Wrocławia. Raport ze stanu przygotowań do organizacji UEFA EURO 2012 we Wrocławiu. Grudzień 2009 r.
- [6] Mostostal Warszawa. Informacja o otrzymaniu oświadczenia o rozwiązaniu umowy o znaczącej wartości. Raport Nr 1 z dnia 04.01.2010 r.
- [7] *Egis Poland, Egis Route, Budowa Autostradowej Obwodnicy Wrocławia A-8, Mosty Dolnośląskie*, Biuletyn Związku Mostowców Rzeczypospolitej Polskiej, Odział Dolnośląski, 5/2009.
- [8] Oficjalny portal internetowy projektu Autostradowa Obwodnica Wrocławia. www.obwodnica-wroclawia.pl
- [9] Wrocławskie Inwestycje Sp. z o.o. – oficjalny serwis internetowy www.wi.wroc.pl/html/inwestycje.html.
- [10] Spółka Akcyjna Port Lotniczy Wrocław S.A.
- [11] Biuro ds. EURO 2012 Urzędu Miejskiego we Wrocławiu. Baza noclegowa we Wrocławiu.