



UNIWERSYTET EKONOMICZNY W KRAKOWIE

KRAKOWSKA SZKOŁA BIZNESU

STUDIA PODYPLOMOWE

MECHANIZMY FUNKCJONOWANIA STREFY EURO

Katarzyna Adamiak

Nowy Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko”

2014 – 2020 szansą na rozwój lotniska w Balicach

**Praca pisana pod kierunkiem
Dr Katarzyny Stabryły - Chudzio**

Kraków 2016

Oświadczenie

Ja Katarzyna Adamiak oświadczam, że składana przeze mnie praca dyplomowa pod tytułem „Nowy Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2014 – 2020 szansą na rozwój lotniska w Balicach” została przygotowana samodzielnie i nie narusza praw autorskich innych osób. W pracy wykorzystałam publikowane materiały i nie ujawniłam informacji poufnych.

.....

Podpis słuchacza

Wyrażam zgodę na złożenie i obronę pracy dyplomowej.

Data.....

Podpis promotora pracy.....

Spis treści

Wstęp	4
1. Zasady działania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”	5
1.1. Budżet Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”	5
1.2. Osie priorytetowe Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014 – 2020	6
1.3. Sposób finansowania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”	9
1.4. Beneficjenci programu	11
2. Inwestycje w Polsce w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2007 – 2013	11
2.1. Uwagi wstępne	11
2.2. Efekty Programu „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013	13
2.3. Inwestycje w lotniska	14
3. Porty lotnicze w nowym Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014 – 2020	17
4. Kluczowa strategia rozwoju lotniska w Balicach	18
4.1. Historia lotniska w Balicach	18
4.2. Projekty współfinansowane z Unii Europejskiej	22
Podsumowanie	27
Źródła internetowe	28
Spis rysunków	28
Spis schematów	28
Spis tabel	28

Wstęp

Członkostwo w Unii Europejskiej jest dla Polski istotną szansą, ale stanowi również ogromne wyzwanie. Szansą dla Polski jest zmniejszenie dystansu rozwojowego, jaki dzieli nasz kraj od pozostałych państw Unii Europejskiej. Spowolnienie rozwojowe ma charakter tzw. luki infrastrukturalnej. Luka ta w dużym stopniu blokuje istniejący w Polsce potencjał i uniemożliwia optymalne wykorzystanie krajowych zasobów, którymi nasz kraj dysponuje. Pokonanie wszystkich istniejących barier jest koniecznym warunkiem dla wzrostu konkurencyjności oraz umocnienia atrakcyjności inwestycyjnej.

Dzięki funduszom europejskim nasz kraj staje się atrakcyjniejszym, a znaczące tempo rozwoju jest bardzo mocno zauważalne właśnie w projektach infrastrukturalnych. Przed Polską nowy okres wsparcia finansowego z funduszy Unii Europejskiej oraz nowe wyzwania do zwiększenia tempa restrukturyzacji oraz wyrównania poziomu rozwoju gospodarki, a tym samym do wzmocnienia spójności gospodarczej, społecznej i terytorialnej. i zwiększenia jej konkurencyjności w stosunku do najbardziej rozwiniętych krajów Wspólnoty.

Budżet Programu Infrastruktura i Środowisko na lata 2014 – 2020 dla Polski wyniesie 27, 41 mld EUR¹ (czyli około 115 mld PLN). Głównym źródłem finansowania programu będzie Fundusz Spójności oraz wsparcie finansowe z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Najwięcej środków zostanie przeznaczonych na przedsięwzięcia transportowe m.in. : koleje, drogi, transport lotniczy, morski i miejski. Następne w kolejności środki zasilą sektor ochrony środowiska. W porównaniu z okresem 2007 – 2013 zyska sektor energetyki i służby zdrowia, a w szczególności system ratownictwa medycznego.

¹ http://archiwum.mos.gov.pl/kategoria/5925_informacje_o_programie_2014_2020/ data odczytu: 11.04.2016

1. Zasady działania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”

1.1. Budżet Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”

Pierwsze ostatecznie zatwierdzenie Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013 miało miejsce podjętą decyzją Komisji Europejskiej w dniu 7 grudnia 2007 roku oraz uchwałą Rady Ministrów z dnia 3 stycznia 2008 roku. Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014 - 2020 został zatwierdzony przez Komisję Europejską 17 grudnia 2014 roku. Program ten charakteryzuje się integralnym podejściem do tematyki infrastruktury, do jakiej zaliczana jest jednocześnie infrastruktura techniczna, jak i infrastruktura społeczna. W Polsce Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” jest największym programem pod względem ilości środków jaka została przeznaczona na jego realizację.

Tabela 1. Podział dotacji na lata 2014 - 2020 z Unii Europejskiej na programy krajowe

Program „Infrastruktura i Środowisko”	27,41 mld EUR
Program „Inteligentny Rozwój”	8,61 mld EUR
Program „Polska Cyfrowa”	2,17 mld EUR
Program „Wiedza Edukacja Rozwój”	4,69 mld EUR
Program „Polska Wschodnia”	2 mld EUR
Regionalne Programy Operacyjne	700,12 mld EUR

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej: <http://bwc.org.pl/podzial-srodkow-unijnych/> data odczytu 14.04.2016.

Do podstawowych zadań Programu „Infrastruktura i Środowisko” 2014-2020, tak jak również do jego poprzednika POIiŚ 2007-2013, należy wsparcie rozwoju infrastruktury technicznej naszego kraju. W nowym okresie trwania tego programu został położony większy nacisk na wsparcie gospodarki efektywniej korzystającej z dostępnych zasobów, a zatem bardziej sprzyjającej środowisku i zdecydowanie bardziej konkurencyjnej ekonomicznie.

Podstawowym źródłem finansowania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2014 - 2020 jest Fundusz Spójności, ponadto przewidywane jest również wsparcie finansowe z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Sumą środków z funduszy unijnych jaka jest zaangażowanych w realizację całego Programu wyniesie 27,41 mld EUR.

W nowym okresie finansowania podział środków w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” pomiędzy poszczególne obszary wsparcia kształtuje się następująco²:

1. Transport	19 811,6 mld EUR,
2. Środowisko	3 508,2 mld EUR,
3. Energetyka	2 800,2 mld EUR,
4. Kultura	467,3 mld EUR,
5. Zdrowie	468,3 mld EUR,
6. Pomoc techniczna	330,0 mld EUR.

1.2. Osie priorytetowe Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014 – 2020

Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” jest największym programem finansowanym z funduszy europejskich zarówno w Polsce jak i w krajach Unii Europejskiej. W Polsce program „Infrastruktury i Środowiska” jest kontynuacją poprzedniego programu na lata 2007 – 2013. W szczególności będzie wspierał rozwój projektów infrastrukturalnych naszego kraju o znaczeniu krajowym czy też międzynarodowym. Środki budżetu na nową perspektywę tego programu zostały rozdzielone pomiędzy następujące obszary:

- 1) gospodarkę niskoemisyjną,
- 2) ochronę środowiska,
- 3) przeciwdziałanie i adaptację do zmian klimatu,
- 4) transport i bezpieczeństwo energetyczne,
- 5) ochronę zdrowia,
- 6) dziedzictwo kulturowe.

² (dane na podstawie wstępnych szacunków)

http://archiwum.mos.gov.pl/kategoria/5925_informacje_o_programie_2014_2020/ data odczytu 14.04.2016.

Tabela 2. Podział osi priorytetowych Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” i ich główne zadania

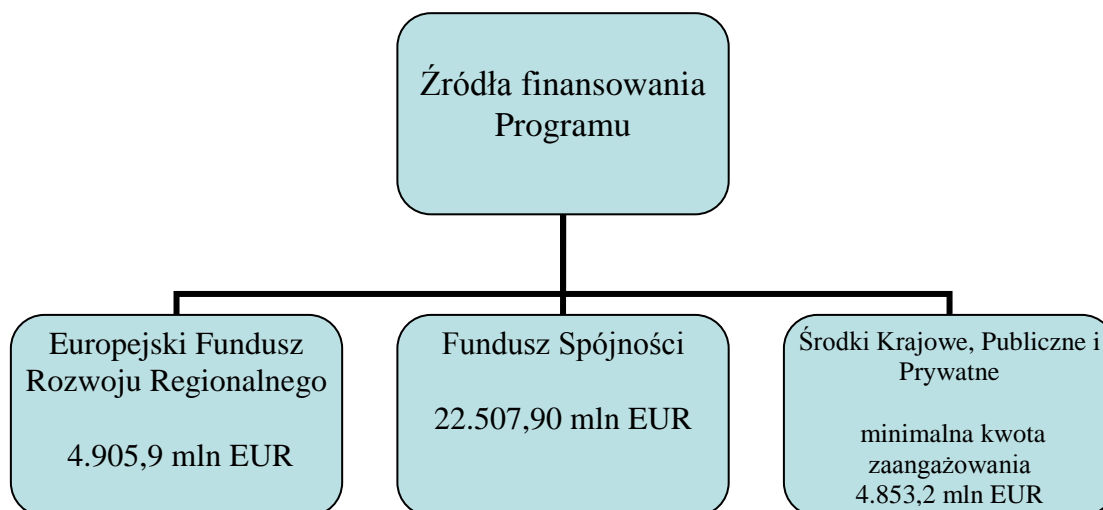
OŚ Priorytetowa	Alokacja środków z FE w mln EUR	Główne cele
1. Zmniejszenie emisyjności gospodarki	1 828,4	<ul style="list-style-type: none"> wytwarzanie i dystrybucja energii pochodzących z odnawialnych źródeł energii, rozwój i wdrażanie inteligentnych systemów dystrybucji, działających na niskich i średnich poziomach napięcia, poprawa efektywności energetycznej i wykorzystanie odnawialnych źródeł w przedsiębiorstwach oraz infrastrukturze publicznym i w sektorze mieszkaniowym, promowanie strategii niskoemisyjnych,
2. Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu	3 508,2	<ul style="list-style-type: none"> dostosowanie do zmian klimatu, rozwój infrastruktury środowiskowej, inwestycje w sektor gospodarki wodnej, ochrona i zahamowanie spadku różnorodności biologicznej, rekultywacja gleby oraz poprawa jakości środowiska miejskiego.
3. Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	9 532,4	<ul style="list-style-type: none"> wsparcie rozwoju drogowej infrastruktury w sieci TEN-T, obniżenie emisji hałasu, poprawa bezpieczeństwa w ruchu lotniczym, morski i śródlądowy, poprawa bezpieczeństwa ruchu drogowego.
4. Infrastruktura drogowa dla miast	2 970,3	<ul style="list-style-type: none"> poprawa w miastach przepustowości infrastruktury drogowej rozwój infrastruktury drogowej w miastach i tras wylotowych, budowa obwodnic węzłów komunikacyjnych
5. Rozwój transportu kolejowego w Polsce	5 009,7	<ul style="list-style-type: none"> wsparcie rozwój kolei w sieci TEN-T, rozwój transportu kolejowego oraz kolei

		miejskich.
6. Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach	2 349,2	<ul style="list-style-type: none"> • promowanie niskoemisyjnego taboru dla publicznego transportu zbiorowego w miastach • wsparcie mobilności miejskiej
7. Poprawa bezpieczeństwa energetycznego	1 000,0	<ul style="list-style-type: none"> • zwiększenie bezpieczeństwa dostaw energetycznych poprzez rozwój inteligentnych systemów dystrybucji, magazynowania i przesyłu gazu ziemnego • przebudowa i budowa magazynów gazu ziemnego, • przebudowa terminala LNG.
8. Ochrona i rozwój dziedzictwa kulturowego	467,3	<ul style="list-style-type: none"> • inwestycje w ochronę, promowanie i rozwój dziedzictwa kulturowego
9. Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia	468,3	<ul style="list-style-type: none"> • wsparcie infrastruktury zdrowotnej i społecznej, • promowanie współpracujących ze szpitali jednostek diagnostycznych w zakresie chorób „aktywności zawodowej” i opieki nad matką i dzieckiem, • wsparcie rozwoju infrastruktury państwowego systemu ratownictwa medycznego.
10. Pomoc techniczna	330,0	<ul style="list-style-type: none"> • zapewnienie sprawnego systemu realizacji • efektywna i skuteczna promocja • umocnienie potencjału beneficjentów.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej: https://www.pois.2007-2013.gov.pl/2014_2020/Documents/POIS_2014_2020_22012015.pdf data odczytu 11.04.2016.

1.3. Sposób finansowania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”

Poniższy schemat przedstawia źródła z których jest finansowany Program Infrastruktura i Środowisko, wraz z kwotami, jakie są przeznaczone w danym źródle:



Schemat 1: Źródła finansowania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko”

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/zasady/finansowanie/> data odczytu 18.04.2016.

Z chwilą zamknięcia programu będzie możliwe poznanie ostatecznej kwoty jaka została poniesiona na realizację projektów ze środków krajowych jak i prywatnych. Dlatego wysokość poniesionych środków z tych źródeł będzie znacznie wyższa od planowanych kosztów w programie. Na podstawie ogólnych zasad unijnych zostaje wyliczona kwota wg której minimalny nakład środków krajowych w 15 województwach słabiej rozwiniętych wynosi 15% , natomiast w województwie mazowieckim wkład nie powinien być niższy niż 20%.

Tabela 3. Podział środków unijnych na poszczególne dziedziny wsparcia (w EUR):

Priorytet	Fundusz	Finansowanie ogółem	Wkład UE	Wkład krajowy	
I	Zmniejszenie emisyjności gospodarki	FS	2 151 095 269	1 828 430 978	322 664 291
II	Ochrona środowiska, w tym adaptacja do zmian klimatu	FS	4 127 263 725	3 508 174 166	619 089 559
III	Rozwój sieci drogowej TEN-T i transportu multimodalnego	FS	11 214 561 037	9 532 376 880	1 682 184 157

IV	Infrastruktura drogowa dla miast	EFRR	3 499 168 168	2 970 306 179	528 861 989
V	Rozwój transportu kolejowego w Polsce	FS	5 893 764 706	5 009 700 000	884 064 706
VI	Rozwój niskoemisyjnego transportu zbiorowego w miastach	FS	2 704 921 948	2 299 183 655	405 738 293
VII	Poprawa bezpieczeństwa energetycznego	EFRR	1 178 543 609	1 000 000 000	178 543 609
VIII	Ochrona dziedzictwa kulturowego i rozwój zasobów kultury	EFRR	553 497 049	467 300 000	86 197 049
IX	Wzmocnienie strategicznej infrastruktury ochrony zdrowia	EFRR	555 888 252	468 275 027	87 613 225
X	Pomoc techniczna	FS	388 235 295	330 000 000	58 235 295
Łącznie			32 266 939 058	27 413 746 885	4 853 192 173

Zródło: opracowanie własne na podstawie danych ze strony internetowej: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/zasady/finansowanie/> data odczytu 18.04.2016.

Struktura finansowania jest różna w zależności od specyfiki projektu oraz rodzaju podmiotów korzystających z wsparcia. Jedną z zasad mówi iż dofinansowaniu podlegają jedynie tzw. koszty kwalifikowane. Koszty te są określane dla każdego programu i typu projektu. Z własnych kosztów należy sfinansować te koszty, które nie zostały ujęte na liście kosztów kwalifikowanych, a są niezbędne do zrealizowania działań w projekcie.

Kolejną zasadą dotyczy tych projektów, w których pojawia się pomoc publiczna. W niektórych projektach finansowanych w Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” wymaga jest przez ich realizatorów partycypacji w kosztach wkładu własnego. Dofinansowanie beneficjenci otrzymują w dwóch formach:

- 1) zaliczki – która jest wypłacana jest na poczet wydatków planowanych,
- 2) refundacji – realizator finansuje z własnych środków projekt, a następnie otrzymuje zwrot całości lub części rzeczywiście poniesionych wydatków.

Ostateczne rozliczenie z projektu jest dokonywane na podstawie dokumentów pokazujących faktyczne i uzasadnione poniesione koszty.

1.4. Beneficjenci programu

Dzięki środkom unijnym w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” mogą być finansowane różnego rodzaju projekty. W zależności od specyfikacji rodzaju danego wsparcia, są zatwierdzone typ podmiotów, które są uprawnione do skorzystania z niego. Wyróżniamy następujące grupy podmiotów które mogą ubiegać się o ich wsparcie:

- administracja publiczna,
- jednostki samorządu terytorialnego
- instytucje ochrony zdrowia,
- instytucje kultury, nauki i edukacji,
- przedsiębiorstwa realizujące cele publiczne,
- służby publiczne inne niż administracja,
- organizacje społeczne i związki wyznaniowe,
- duże przedsiębiorstwa,
- małe i średnie przedsiębiorstwa.

2. Inwestycje w Polsce w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2007 – 2013

2.1. Uwagi wstępne

W styczniu 2006 roku rozpoczęły się prace nad Programem Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko”. W tym celu została powołana międzyresortowa robocza grupa, której zadaniem było opracowanie celów i założeń w poszczególne obszary wsparcia Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego. Rada Ministrów 1 sierpnia 2006 roku zaakceptowała przygotowany roboczy tekst programu i skierowała do społecznej konsultacji. Podczas trwających do października 2006 konsultacji społecznych było rozpatrywane oddziaływanie programu na środowisko. Ostateczny zarys projekt Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” został przyjęty 29 listopada 2006 roku przez Radę Ministrów i przekazany Komisji Europejskiej do negocjacji.

Komisja Europejska 7 grudnia 2007 roku zatwierdziła Program „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013, a w jego realizację zostało zaangażowanych 28,3 mld EUR z środków unijnych i 7,4 mld EUR wkładu krajowego. Program Operacyjny „Infrastruktura i

Środowisko” na lata 2007 – 2013 był największym programem realizowanym w Polsce. Budżet jego wynosił 42% łącznej sumy pieniędzy, jakie Polska otrzymała z funduszy Unii Europejskiej. Program miał na zadanie wesprzeć najważniejsze z sektorów gospodarki polskiej takich jak transport, środowisko, energetyka, zdrowie, szkolnictwo wyższe i kultura. W rezultacie dofinansowanych zostało ponad 3300 niejednorodnych projektów.

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013 podział środków na poszczególne sektory gospodarki kształtował się następująco:

1. Transport 23 910,42 mln EUR,
2. Środowisko 6 500,61 mln EUR,
3. Energetyka 3 096,26 mln EUR,
4. Szkolnictwo wyższe 710,84 mln EUR,
5. Kultura 651,25 mln EUR,
6. Zdrowie 465,55 mln EUR.

Tabela 4. Priorytety realizowane w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2007 – 2013 oraz instytucje odpowiedzialne za ich wdrażanie

Instytucje Pośredniczące	Priorytety Programu
Ministerstwo Środowiska	<ul style="list-style-type: none"> • Gospodarka wodno-ściekowa • Gospodarka odpadami i ochrona powierzchni ziemi • Zarządzanie zasobami i przeciwdziałanie zagrożeniom środowiska • Przedsięwzięcia dostosowujące przedsiębiorstwa do wymogów ochrony środowiska • Ochrona przyrody i kształtowanie postaw ekologicznych
Brak Instytucji Pośredniczącej w sektorze transportu	<ul style="list-style-type: none"> • Drogowa i lotnicza sieć TEN-T • Transport przyjazny środowisku • Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe
Ministerstwo Gospodarki	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura energetyczna przyjazna środowisku i efektywność energetyczna • Bezpieczeństwo energetyczne, w tym

	dywersyfikacja źródeł energii
Ministerstwo Kultury i Dziedzictwa Narodowego	<ul style="list-style-type: none"> • Kultura i dziedzictwo kulturowe
Ministerstwo Zdrowia	<ul style="list-style-type: none"> • Bezpieczeństwo zdrowotne i poprawa efektywności systemu ochrony zdrowia
Narodowe Centrum Badań i Rozwoju	<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura szkolnictwa wyższego
Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego	<ul style="list-style-type: none"> • Pomoc techniczna
Fundusz Spójności	<ul style="list-style-type: none"> • Pomoc techniczna

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych:

https://www.pois.2007-2013.gov.pl/WstepDoFunduszyEuropejskich/Strony/o_pois.aspx,

data odczytu:

25.04.2016

2.2. Efekty Programu „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013

W Polsce obecnie funkcjonuje 13 portów lotniczych, dziesięć z nich należy do TEN-T (ang. Trans- European Transport Networks) czyli Transeuropejskiej Sieci Transportowej. Porty w sieci TEN-T to porty lotnicze w: Krakowie, Katowicach, Wrocławiu, Rzeszowie, Warszawie, Poznaniu, Łodzi, Szczecinie, Bydgoszczy i Gdańsku. Inwestycje, jakie są realizowane przez te porty lotnicze są współfinansowane z budżetu Unii Europejskiej zgodnie z:

1. Programem Wspólnotowy TEN-T ,
2. 16 Regionalnymi Programami operacyjnymi 2007 – 2013,
3. POIiŚ na lata 2007 – 2013:

Priorytet VI – Drogowa i lotnicza sieć TEN-T

Działanie 6.3. : Rozwój sieci lotniczej TEN-T,

Priorytet VIII - Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe

Działanie 8.4. : Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego.

Pozostałe, nie należące do sieci TEN-t porty lotnicze inwestycje realizują w ramach regionalnych programów.

W Portach lotniczych zakresu TEN-T kluczowymi przedsięwzięciami są:

- 1) rozbudowa lotnisk, terminali oraz pasów startowych,
- 2) podniesienie bezpieczeństwa portów lotniczych,
- 3) zwiększenie przepustowości portów lotniczych,
- 4) połączenie infrastruktury kolejowej z portami lotniczymi.

2.3. Inwestycje w lotniska

Dla polskiego rządu od kilku lat jednym z priorytetów jest rozbudowa i budowa infrastruktury lotniczej oraz infrastruktury związanej z kontrolą ruchu lotniczego. Prowadzone inwestycje mają za zadanie zwiększenie przepustowości portów lotniczych przy jednoczesnym zapewnieniu możliwie największego bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych. Do 2015 roku, wartość poniesionych nakładów na realizację inwestycji w porty lotnicze należące do sieci TEN-T wynosiła 5,8 mld PLN, w tym dofinansowanie z Unii Europejskiej wynosiło 2,3 mld PLN (z czego w ramach Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” 1,6 mld PLN, Regionalnych Programów Operacyjnych 700 mln PLN)³.

1. Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków – Balice

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 4 221 171 osób

W Międzynarodowym Porcie Lotniczym Kraków-Balice prowadzone są inwestycje, których wartość ich wynosi 679,51 mln PLN, z czego ze środków Unii Europejskiej 263,79 mln PLN. W zakres inwestycji wchodzi:

- wyposażenie rozbudowanego terminalu pasażerskiego w urządzenia bezpieczeństwa,
- przebudowa i rozbudowa istniejącego terminalu pasażerskiego,
- poprawa bezpieczeństwa ruchu lotniczego poprzez rozbudowę dotychczasowej infrastruktury lotniskowej,
- budowa wewnętrznego układu komunikacyjnego.

2. Międzynarodowy Port Lotniczy Katowice –w Pyrzowicach

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 3 069 531 osób

Górnośląskie Towarzystwo Lotnicze S.A. realizuje inwestycje, których całkowity koszt wynosi 450,34 mln PLN, w tym ze środków Unii Europejskiej 180,3 mln PLN. Realizowane inwestycje mają na celu modernizację i rozbudowę infrastruktury lotniskowej i portowej.

3. Port Lotniczy im. Mikołaja Kopernika Wrocław - Starachowice

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 2 320 676 osób

³ <http://mib.gov.pl/2-Lotniska.htm> , Data odczytu: 23.05.2016.

W Porcie Lotniczym Wrocław wartość zrealizowanych inwestycji wyniosła 417,33 mln PLN, w tym ze środków Unii Europejskiej 138,08 mln PLN. Inwestycje realizowane w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” wchodziły w zakres dwóch projektów: „Poprawa bezpieczeństwa i ochrony w Porcie Lotniczym Wrocław Spółka Akcyjna” oraz „Port lotniczy Wrocław – rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej”.

4. Międzynarodowy Port Lotniczy Rzeszów – Jasionka

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 645 214 osób.

W Porcie Lotniczym Rzeszów-Jasionka wartość inwestycji wyniosła 98,794 mln PLN, w tym dofinansowanie z Unii Europejskiej 39,506 mln PLN. Realizowane inwestycje obejmowały rozbudowę i modernizację infrastruktury lotniskowej, w zakresie projektu była realizacja dwóch zadań:

- modernizacja i rozbudowa równoległej drogi kołowania,
- rozbudowa płyty postojowej i budowa płyty do odladzania wraz z infrastrukturą techniczną.

5. Lotnisko im. F. Chopina Warszawa - Okęcie

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 11 219 837 osób.

W Porcie lotniczym Warszawa wartość realizowanych inwestycji wyniosła ok. 810 mln PLN, w tym dofinansowanie ze środków Unii Europejskiej do kwoty 174,81 mln PLN. W ramach Programu Infrastruktura i Środowisko realizowane projekty obejmują:

- budowę, rozbudowę, przebudowę (modernizację) infrastruktury lotniskowej – obejmuje zadania: modernizacja i przebudowa drogi startowej, przebudowa płyt startowych, budowa drogi kołowania,
- budowę nawierzchni lotniskowych i drogowych (budowa drogi kołowania oraz płaszczyzny postoju samolotów wraz z drogą techniczną.

6. Port Lotniczy im. Henryka Wieniawskiego Poznań – Ławica

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 1 500 641 osób.

W Porcie Lotniczym Poznań wartość tych inwestycji wynosi 364,27 mln PLN, w tym ze środków Unii Europejskiej 126,48 mln PLN. Prowadzone inwestycje są współfinansowane

ze środków Programu Infrastruktura i Środowisko oraz Wielkopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego i obejmują:

- modernizację i rozbudowę infrastruktury lotniskowej i portowej,
- modernizację infrastruktury lotniskowej,
- poprawę systemu ochrony lotniska.

7. Port Lotniczy im. NSZZ „Solidarność” Szczecin – Goleniów

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 412 000 osób.

W Porcie Lotniczym Szczecin-Goleniów wartość inwestycji wynosi 117,9 mln PLN, w tym wartość dofinansowania z Unii Europejskiej 47,5 mln PLN. Realizowany projekt dotyczy „Port lotniczy Szczecin-Goleniów. Rozbudowa i modernizacja infrastruktury lotniskowej i portowej”.

8. Port Lotniczy im. Lecha Wałęsy Gdańsk – Rębiechowo

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 3 709 893 osób.

W Porcie Lotniczym Gdańsk wartość inwestycji wynosi 52,3 mln PLN, w tym wysokość dofinansowania z Unii Europejskiej – 42,5 mln PLN. Realizowane są prace w ramach projektu „Port Lotniczy Gdańsk – modernizacja infrastruktury lotniskowej po stronie airside – kontynuacja”.

9. Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 2 588 175 osób.

Wartość projektu wyniosła 331,8 mln PLN, w tym dofinansowanie ze Unii Europejskiej 64,7 mln PLN.

W ramach Regionalnego Programu Województwa Mazowieckiego 2007 -2013 oraz środków z budżetu państwa została zrealizowana inwestycja „Uruchomienie lotniska komunikacyjnego poprzez modernizację istniejącej infrastruktury oraz budowę nowej związanej z obsługą samolotów, pasażerów i ładunków na terenie byłego lotniska wojskowego w Modlinie”.

10. Port Lotniczy im. Władysława Reymonta Łódź - Lublinek

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 287 629 osób

W Porcie Lotniczym Łódź były prowadzone inwestycje w ramach Regionalnego Programu Infrastruktura i Środowisko oraz Programu Województwa Łódzkiego. Inwestycje obejmowały:

- zwiększenie bezpieczeństwa operacyjnego w zakresie zimowego utrzymania lotniska,
- poprawa bezpieczeństwa,
- ochrona przeciwpożarowa o dostosowanie wyposażenia do standardów ochrony przeciwpożarowej,
- budowa nowego terminala pasażerskiego.

Wartość realizowanych projektów wyniosła około 205,62 mln PLN, natomiast dofinansowanie ze Unii Europejskiej 119,72 mln PLN.

11. Port Lotniczy Lublin – Świdnik

Liczba pasażerów obsłużonych w 2015 roku : 265 021 osób.

W Porcie Lotniczym Lublina wartość projektu wyniosła 238 mln PLN, w tym dofinansowanie z Unii Europejskiej 62,5 mln PLN. Projekt był realizowany w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Lubelskiego pod nazwą „Rozbudowa Regionalnego Portu Lotniczego: Port Lotniczy Lublin S.A. (Świdnik)”. Przedmiotem projektu była poprawa systemu infrastruktury transportowej, której między innymi zadaniem było:

- budowa terminala pasażerskiego,
- budowa drogi startowej, drogi kołowania i stanowisko dla samolotu,
- budowa drogi pożarowej oraz budynku Lotniskowej Straży Pożarowej.

3. Porty lotnicze w nowym Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014 – 2020

W nowej edycji Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2014 – 2020, wsparcie z Unii Europejskiej będzie dotyczyć istniejących już lotnisk w sieci TEN-T. Nastąpi również ograniczenie wsparcia finansowego i zmniejszenie środków do 2,06% finansowania z Unii Europejskiej na Program Operacyjny „Infrastruktura i Środowisko” w zakresie lotniczych projektów do projektów mających na celu poprawę bezpieczeństwa. W transporcie

lotniczym działania będą skoncentrowane na poprawie bezpieczeństwa i infrastruktury nawigacyjnej oraz na działaniach, które mają na celu ograniczyć negatywny wpływ na naturalne środowisko a jakie jest generowane przez transport lotniczy. Obszarami wsparcia poprzez inwestycje w sieci TEN – T będą miały na celu:

- poprawę bezpieczeństwa,
- zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej,
- ochronę ruchu lotniczego,
- realizację inwestycji mających na celu poprawie przepustowości nawigacyjnej lotnisk,
- zwiększenie liczby terminali,
- rozbudowę i modernizację istniejących już terminali,
- wdrożenie systemu który steruje procesami transportowym.

Tryb wyboru danych projektów będzie miał charakter konkursowy, a beneficjentami mogą być podmioty, które zarządzają portami lotniczymi należących do sieci TEN – T oraz krajowe organy zarządzania przestrzenią powietrzną. W Programie Operacyjnym „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2014-2020 na porty lotnicze zostanie przeznaczona kwota w wysokości około 37 mln EUR⁴.

4. Kluczowa strategia rozwoju lotniska w Balicach

4.1. Historia lotniska w Balicach

Od 1923 roku loty pasażerskie z Krakowa miały miejsce na lotnisku Rakowice - Czyżyny, które zostało zlikwidowane czterdzieści lat później. Istniejące lotnisko wojskowe w Balicach podczas spotkania władz lokalnych, krajowych oraz wojskowych w dniu 10 października 1964 roku zostało udostępnione na potrzeby cywilnego lotnictwa. Lotnisku zostało udzielone pozwolenie na korzystanie z urządzeń lotniskowych i otrzymało od władz wojskowych 10 ha terenu. Początkowo lotnisko obsługiwało połączenia z Warszawa, Koszalinem, Rzeszowem i Łodzią. Od 1972 roku krakowskie lotnisko uzyskuje połączenia krajowe z kolejnymi polskimi miastami: Gdańskiem, Bydgoszczą, Poznaniem i Wrocławiem oraz zagranicznymi: Warną, Budapesztem, Konstancją i Burgas. Lotnisko Balice w 1975 roku obsłużyło ponad 170 000 , a w roku 1979 ponad 200 000 pasażerów. W 1995 roku miało miejsce uroczyste nadanie krakowskiemu lotnisku imienia Jana Pawła II.

⁴ <http://biznesalert.pl/wendel-58-mld-zl-inwestycji-w-polskie-porty-lotnicze/> data odczytu 23.05.2016.

Początkiem znaczących zmian dla lotniska był rok 1998, kiedy na płycie lotniska wylądował izraelskich linii lotniczych El Al Boeing 747 – 400 zwany Jumbo Jetem. Był to dowód dla lotniska, iż pas startowy może przyjmować samoloty tej wielkości.

Szansą na dalszy rozwój lotniska, podobnie jak i innych regionalnych lotnisk w Polsce, wiązano z wejściem Polski do Unii Europejskiej oraz zmianą przepisów dotyczących pasażerskiego ruchu lotniczego. Polska musiała zaakceptować tzw. politykę otwartego nieba, zakładającą, iż przewoźnicy, którzy posiadają zezwolenie na działalność w kraju Unii mogą obsługiwać dowolną trasę łączącą miasta unijne. W Krakowie również spodziewano się wejścia przewoźników tanich linii lotniczych, które z założenia wybierają tańsze lotniska regionalne i oferują połączenia opierające się na zasadzie przewozu z punktu do punktu.

Irlandzkie tanie linie lotnicze Ryanair w 2003 roku prowadziły rozmowy związane z otwarciem połączeń z krakowskiego lotniska. Jednak władze portu lotniczego nie zgodziły się na obniżenie opłat lotniskowych i dlatego też władze województwa i miasta podjęły decyzje o wybudowaniu drugiego terminala dla tanich linii lotniczych. Pojawił się problem dotyczący sytuacji własnościowej lotniska oraz brakiem jasności do tego, kto jest za nie odpowiedzialny. Pomimo iż nie powstał jeszcze nowy terminal, pojawiły się pierwsze tanie linie lotnicze, zmuszając tym samym tradycyjnych przewoźników do obniżenia cen.

W 2004 roku zostają uruchomione nowe połączenia w Europie Środkowej i pojawiają się pierwsi przewoźnicy tanich linii lotniczych. W październiku tego roku swoją bazę w Krakowie otwierają tanie linie lotnicze EasyJet. Lotnisko w Balicach, jako jedno z trzech w Polsce, zostało wyznaczone do obsługi ruchu według układu z Schengen. Rok później dostosowuje lotnisko do wymogów: powiększając dwukrotnie powierzchnie poczekalni dla pasażerów po odprawie, powstaje nowa bagażownia, stanowiska do odpraw oraz nowe punkty kontroli bagażowej. W 2004 roku również pojawiła się propozycja otwarcia połączenia kolejowego między lotniskiem a centrum miasta. Do tego celu zostały zaadaptowane tory wcześniej używane do transportu cystern z paliwem przez wojskową bazę lotniczą. Od 26 maja 2006 na trasie Kraków Główny – Balice kursują szynobusy, a sam przejazd z centrum miasta trwa ok. 18 minut.

Rok 2007 przynosi kolejne sukcesy dla krakowskiego lotniska. Zostaje otwarty nowy terminal krajowy o powierzchni 1733 m², mogący obsłużyć 500 tysięcy osób rocznie oraz otwarto nową część terminala międzynarodowego T1. Udostępniając pasażerom 3000 m² powierzchni, 15 stanowisk rejestracji i 5 stanowisk kontroli. Oddano również do użytku nową strażnicę Lotniskowej Straży Pożarnej, zlokalizowaną nieopodal wieży kontrolnej. 4 września 2007 roku zmieniono nazwę portu lotniczego i zaczyna funkcjonować skrócona nazwa Kraków Airport im. Jana Pawła II. W grudniu port lotniczy obsłużył 3 – milionowego

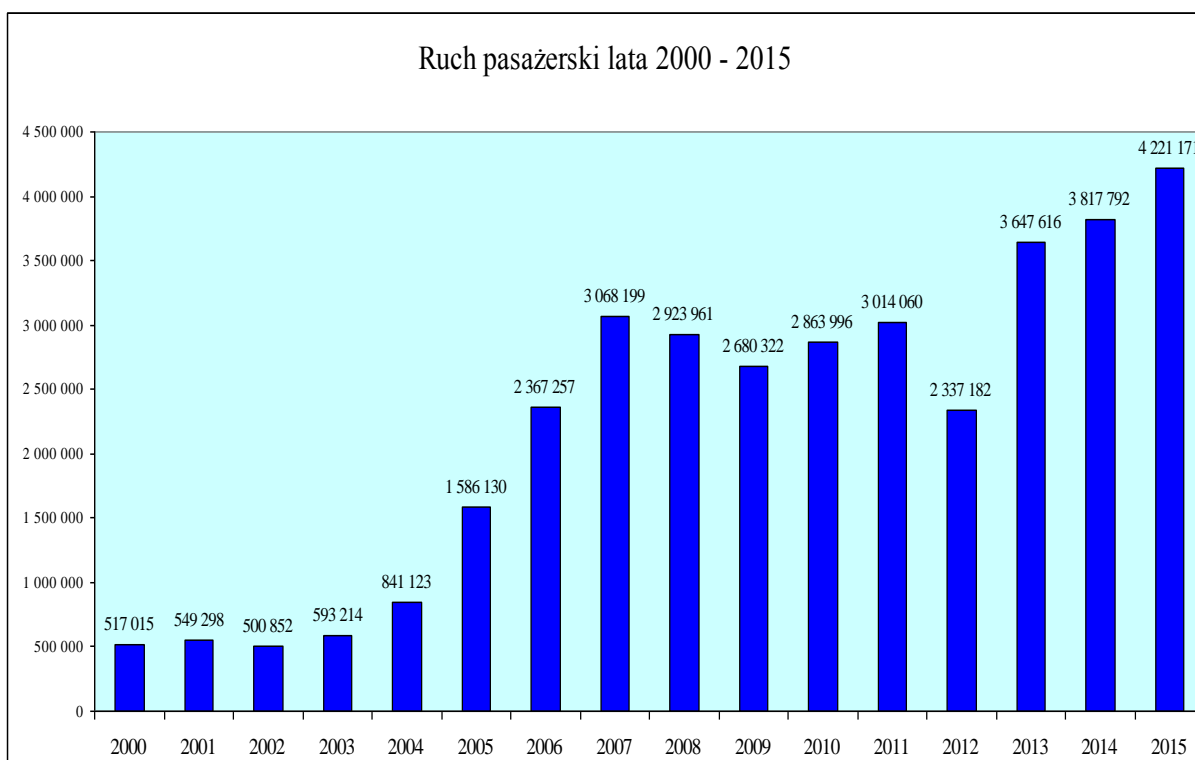
pasażera w owym roku. W pierwszej połowie 2010 roku otwarto nowy wielopoziomowy parking położony tuż obok terminala międzynarodowego, natomiast w drugiej połowie roku została zakończona budowa nowego łącznika między płytą postojową a pasem startowym. W 2011 roku wojewoda małopolski wydaje pozwolenie na budowę i rozbudowę terminala pasażerskiego oraz wewnętrznego układu komunikacyjnego lotniska. Nowy terminal ma mieć powierzchnię 55 tys. m² oraz przepustowość 8 mln pasażerów. W 2012 roku lotnisko w Balicach uruchamia własną sieć taksówek. W 2013 roku lotnisko uzyskuje uprawnienia LVTO z ang. Low Visibility Take – Off pozwalające na wykonywanie startów w warunkach ograniczonej widoczności. Kraków Airport obsłużyło rekordową liczbę 3 647 616 pasażerów.

Tabela 5. Miesięczna liczba pasażerów obsłużonych w Kraków Airport w latach 2003 – 2005, 2013 -2016

rok	2003	2004	2005	2013	2014	2015	2016
styczeń	30 137	36 512	83 613	214 182	233 829	261 980	303 677
luty	29 178	36 289	76 560	200 490	236 277	260 715	310 000
marzec	38 066	44 363	101 733	252 633	272 264	301 698	363 034
kwiecień	43 086	59 349	116 916	310 823	317 217	350 113	415 520
maj	50 483	63 595	140 084	335 129	357 069	392 527	457 542
czerwiec	61 768	77 931	155 477	346 765	368 987	406 782	
lipiec	73 969	90 565	173 829	384 257	394 947	430 657	
sierpień	70 797	93 875	175 582	378 077	399 311	417 278	
wrzesień	67 371	88 815	163 662	365 501	372 560	407 365	
październik	52 115	84 890	133 987	341 905	319 285	375 026	
listopad	38 145	78 200	128 571	265 807	277 216	311 204	
grudzień	38 099	86 739	136 116	252 047	268 830	305 826	
razem	593 214	841 123	1 586 130	3 647 616	3 817 792	4 221 171	1 849 773

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: www.krakowairport.pl, data odczytu 05.06.2016.

Wraz ze wzrostem liczby operacji i połączeń lotniczych rosła liczba pasażerów, którzy korzystali z krakowskiego lotniska w Balicach. W 2000 roku liczba obsłużonych pasażerów na krakowskim lotnisku wynosiła 517 015. Dwa lata później port lotniczy w Krakowie, podobnie jak pozostałe porty lotnicze w Polsce oraz cały sektor transportu lotniczego, odnotował spadek przelotów i spadek liczby pasażerów. Miało to związek z kryzysem w światowym lotnictwie oraz obawą przed lataniem po zamachach terrorystycznych z 11 września 2001. Znaczący wzrost podróżujących krakowskie lotnisko odnotowało w 2005 roku, rok po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. Milionowy pasażer został obsłużony w sierpniu, a do końca roku 2005 lotnisko obsłużyło 1 586 130 pasażerów tj. o 88,6% więcej niż 2004 roku.



Rysunek 1. Liczba pasażerów korzystająca z lotniska w Balicach w latach 2000 – 2015

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych: www.krakowairport.pl, data odczytu 26.05.2016.

Kraków Airport jest największym regionalnym portem lotniczym w Polsce, a drugim pod względem liczby odprawianych pasażerów i liczby lotniczych operacji. Strefa, jaką obsługuje port lotniczy obejmuje południowo-wschodniej region Polski. Lotnisko położone jest 11 km na zachód od Krakowa, na poziomie 241 m n.p.m. Ogólna powierzchnia lotniska wynosi 310 ha, w tym w zarządzie spółki Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o. znajduje się 27,5 ha. Lotnisko wyposażone jest w pomoce nawigacyjne ILS, NDB, DVOR. Zainstalowane są systemy świateł podejścia ALPA-ATA z systemem lamp błyskowych. Płyta postojowa o powierzchni 90 000 m kw., umożliwia postój 19 samolotom. Obecnie Kraków Airport oferuje regularne połączenia z 64 portami w 19 krajach oraz 16 kierunków czarterowych w 8 krajach.

4.2. Projekty współfinansowane z Unii Europejskiej

Krakowskie lotnisko w Balicach zaczęło rozwijać się dzięki wykorzystaniu funduszy ze środków Unii Europejskiej. Pierwsze realizacje sięgają 2005 roku, po rozpoczęciu projektu współfinansowanego z Funduszu Schengen. Działania miały na celu dostosowanie portu lotniczego do wyzwań, jakie pojawiły się po przystąpieniu Polski do Unii Europejskiej. W następnych latach stopniowo zwiększała się liczba przedsięwzięć. W ostatnich latach zostało zrealizowanych bądź nadal są na etapie realizacji 9 projektów na łączną kwotę dofinansowania ponad 340 mln PLN. Zakres realizowanych projektów obejmuje począwszy od etapu planowania i projektowania, poprzez zakup urządzeń i systemów bezpieczeństwa, zakup sprzętu służącego do utrzymania infrastruktury, skończywszy na budowie infrastruktury lotniskowej.

Z Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” na lata 2007 – 2013 łączna wielkość środków finansowych jaka była zaangażowana w realizację projektów wynosiła 37,7 mld EUR, w tym wkład unijny 28,3 mld EUR, a wkład krajowy 9,4 mld EUR. Port Lotniczy Kraków-Balice realizuje inwestycje z zakresu priorytetu:

1. VI „Drogowa i lotnicza sieć TEN-T”

(działanie 6.3. Rozwój sieci lotniczej TEN-T)

W ramach tego działania, realizowane projekty koncentrują się na poprawie połączeń międzyregionalnych poprzez rozwój drogowej i lotniczej sieci TEN-T oraz poprawie komunikacyjnych połączeń głównych miast wschodniej Polski z pozostałą częścią kraju poprzez rozwój sieci drogowej.

Realizowane projekty:

- Rozbudowa Istniejącego Terminalu Pasażerskiego

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 312 021 612,67 PLN.

Wielkość dofinansowania: 156 010 000,00 PLN.

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 20 czerwca 2013 roku.

Zakres projektu: przebudowa istniejącego terminalu pasażerskiego w celu zwiększenia przepustowości portu lotniczego; modernizacja i rozbudowa do 54 619 m² powierzchni istniejącego budynku terminalu pasażerskiego.

Projekt w trakcie realizacji.

- Rozbudowa Istniejącej Infrastruktury Lotniskowej

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 144 623 731,49 PLN

Wielkość dofinansowania: 72 311 865,74 PLN

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 6 listopada 2013 roku.

Zakres projektu: Modernizacja nawierzchni drogi kołowania oraz płyty postojowej samolotów; budowa drogi kołowania z płaszczyzny postojowej w części północno – wschodniej; przebudowa drogi kołowania Alfa i Golf oraz Bravo i Fokstrot.

Projekt w trakcie realizacji.

2. VII „Bezpieczeństwo transportu i krajowe sieci transportowe”

(działanie 8.4 Bezpieczeństwo i ochrona transportu lotniczego).

W ramach tego działania, realizowane projekty koncentrują się na poprawie dostępności oraz bezpieczeństwa komunikacyjnej krajowych połączeń międzyregionalnych, położonych poza siecią TEN-T oraz wybranych odcinków dróg objętych tą siecią.

Realizowane projekty:

- Wyposażenie rozbudowanego terminalu Pasażerskiego MPL Kraków – Balice w urządzenia i systemy kontroli bezpieczeństwa

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 23 292 086,08 PLN.

Wielkość dofinansowania: 14 831 170,66 PLN.

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 31 grudnia 2009 roku.

Zakres projektu: zakup i wdrożenie urządzeń kontroli pasażerów i bagażu do przebudowanego terminalu pasażerskiego, zgodnych z wymogami Unii Europejskiej oraz ze standardami wynikającymi z Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Data zakończenia realizacji: 30 czerwca 2015 roku.

- Rozbudowa systemów bezpieczeństwa MPL Kraków – Balice w związku z rozwojem infrastruktury

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 12 669 363,43 PLN.

Wielkość dofinansowania: 10 768 986,96 PLN.

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 31 grudnia 2009 roku.

Zakres projektu: wymiana istniejącej siatki ogrodzeniowej na nowy płot panelowy; dostawa, instalacja i montaż zapór mechanicznych zabezpieczających przed zakazanym wjazdem na teren lotniska; instalacja przenośnego urządzenia rentgenowskiego przeznaczonego do

prześwietlania bagażu w sytuacjach szczególnego zagrożenia; instalacja oraz uruchomienie systemu ochrony obszaru lotniska.

Data zakończenia realizacji: 31 lipca 2012 roku.

- Wzrost bezpieczeństwa pożarowego MPL Kraków-Balice przez modernizację infrastruktury i zakup sprzętu.

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 6 664 070,06 PLN.

Wielkość dofinansowania: 5 664 459,55 PLN.

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 31 grudnia 2009 roku.

Zakres projektu: budowa przyłącza gazowego dla potrzeb Strażnicy LSRG; zakup dwóch pojazdów ratowniczo – gaśniczych oraz samochodu ratownictwa technicznego z funkcją ratownictwa ekologicznego; modernizacja systemu sygnalizacji i alarmu pożarowego.

Data zakończenia realizacji: 31 marca 2011 roku.

- Wzrost poziomu bezpieczeństwa MPL Kraków-Balice w wyniku zakupu sprzętu do zimowego utrzymania lotniska.

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 6 518 179,68 PLN.

Wielkość dofinansowania: 5 540 452,72 PLN.

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 31 grudnia 2009 roku.

Zakres projektu: zakup urządzenia do weryfikacji współczynnika hamowania, zestawów do odśnieżania, oczyszczarki kompaktowej, pługa wirnikowego, polewarki lotniskowej oraz zakup posypywarki.

Data zakończenia realizacji: 31 marca 2011 roku.

- Poprawa bezpieczeństwa ruchu lotniczego MPL Kraków-Balice dzięki rozbudowie infrastruktury Portu.

Wartość projektu – koszty kwalifikowane: 7 107 594,11 PLN.

Wielkość dofinansowania: 6 041 454,99 PLN.

Data podpisania umowy na dofinansowanie: 30 czerwca 2010 roku.

Zakres projektu: budowa i montaż systemu ostrzegania przed oblodzeniem; budowa systemu świetlnego wskaźnika kata schodzenia PAPI; budowa drogi technologicznej wraz z kanalizacją wzdłuż ogrodzenia lotniska; rozbudowa posterunku Służby Ochrony Lotniska.

Data zakończenia realizacji: 30 czerwca 2011 roku.

W ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 7.1-21 został zrealizowany kluczowy projekt w transporcie kolejowym, umożliwiającym pasażerom szybki transport z portu lotniczego do centrum miasta.

- Budowa połączenia kolejowego MPL Kraków – Balice z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Balice.

Całkowity koszt projektu: 320 400 338,55 PLN.

Wielkość dofinansowania: 187 353 849,63 PLN.

Data zakończenia realizacji: III kwartał 2015 roku.

Celem projektu było:

- podniesienie bezpieczeństwa i komfortu podróżowania na odcinku Port Lotniczy – Kraków Główny,
- dostosowanie infrastruktury kolejowej do prędkości przejazdu pociągu do 80 km/h,
- skrócenie czasu jazdy oraz zwiększenie częstotliwości odjazdów pociągu,

W zakres realizacji projektu chodziły:

- remont funkcjonującego torowiska,
- budowa drugiego toru,
- budowa nowego wiaduktu na ul. Balickiej i likwidacja funkcjonującego przejazdu kolejowego,
- budowa 3 nowych przystanków kolejowych,
- modernizacja urządzeń sterowania i nadzoru ruchu kolejowego,
- wymiana i montaż sieci trakcyjnej,
- montaż ekranów akustycznych.

W zakresie sieci TEN-T został zrealizowany projekt:

- Dostosowanie Międzynarodowego Portu Lotniczego im. Jana Pawła II w Krakowie – Balicach, węzła sieci TEN-T , kluczowego portu Małopolski do obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie ruchu z uwzględnieniem wymogów ochrony i bezpieczeństwa oraz wymogów ochrony środowiska.

Wartość projektu – koszty kwalifikowanych opiewała na kwotę 4,92 mln EUR w tym wielkość dofinansowania 2,39 EUR. Realizację projektu rozpoczęto 26 kwietnia 2006 roku i została zakończona 31 marca 2012 roku. Zakres projektu obejmował: przygotowanie studium wykonalności rozbudowy portu, raportu oddziaływania na środowisko planowanych inwestycji oraz rozbudowy infrastruktury lotniska m.in.: systemu sygnalizacji, podwyższenia kategorii operacyjnej lotniska, rozbudowy dróg kołowania oraz płyty postojowej samolotów,

rozbudowy terminala, infrastruktury związanej z bezpieczeństwem, infrastruktury administracyjnej i technicznej⁵.

W ramach Małopolskiego Regionalnego Programu Operacyjnego na lata 2007 – 2013, współfinansowana jest również ze środków Unii Europejskiej inwestycja projektu : „Budowa wewnętrznego układu komunikacyjnego Portu lotniczego w Krakowie”, w ramach której zrealizowane zostały trzy zadania:

1. Budowa i przebudowa wewnętrznego układu komunikacyjnego.

Przebudowany wewnętrzny układ komunikacyjny umożliwił zwiększenie płynności w ruchu pojazdów na terenie lotniska. Przed terminalem pasażerskim został wybudowane pasy do przejazdu oraz postoju dla taksówek, autobusów komunikacji zbiorowej i autokarów. Kolejny pas jest przeznaczony dla samochodów osobowych do postoju krótkoterminowego.

2. Budowa pieszej kładki komunikacyjnej.

Kładka umożliwiła nadziemne, kryte przejście podróżujących, łączących poziom +1 nowego terminala pasażerskiego z poziomem +2 parkingu wielopoziomowego. Pasażerowie mają możliwość szybkiego dostania się do peronu przystanku kolejowego Kraków Lotnisko.

3. Budowa przystanku kolejowego.

Została wybudowana nowa stacja kolejowa, znajdująca się bezpośrednio za wielopoziomym parkingiem. Pasażerowie mają możliwość szybkiego przejścia z peronu do nowego terminala łączącego kładką oba obiekty.

⁵ Na podstawie danych http://ochrona.jawne.info.pl/magazyn-danych/fundusze-europejskie/POIS/output_105.html oraz <http://www.krakowairport.pl> data odczytu 31.05.2016r.

Podsumowanie

Transport lotniczy jest istotnym elementem infrastruktury gospodarczej, który przyczynia się do intensywnego rozwoju miasta. Dzięki komunikacji lotniczej istnieje możliwość szybkiego i swobodnego przepływu osób, towarów, usług oraz kapitału. W ciągu 50 ostatnich lat znacząco zwiększyła się rola lotnictwa jako cywilnego środka transportu i dotyczy on głównie przewozów pasażerskich. Przelot samolotem bardzo skraca czas podróży i umożliwia dotarcie do najodleglejszych zakątków świata. Rynek lotniczy jest bardzo wrażliwy na różnego rodzaju wydarzenia na ziemi i za każdym razem można zaobserwować w mniejszym bądź większym stopniu kryzys w lotnictwie cywilnym. Doskonałym przykładem może być atak terrorystyczny z 11 września na World Trade Center czy wybuch wulkanu w Islandii w 2010 roku. W Polsce rynek lotniczy zaczął rozwijać się w bardzo szybkim tempie po wejściu do Unii Europejskiej. Rozwój lotnisk przyciąga za sobą nowych inwestorów, powstają nowe miejsca pracy i pomnażane są dochody. A to z kolei pozytywnie wpływa na rozwój gospodarczy danego regionu. Dynamiczny rozwój lotniska w Balicach w zakresie połączeń lotniczych są konsekwencjami ciągłego rozwoju turystyki w województwie. Wejście niskokosztowych przewoźników dało pasażerom nowe kierunki podróżowania, a zwłaszcza do Irlandii i Wielkiej Brytanii. Dla obywateli innych państw Kraków stał się miastem bardziej dostępnym turystycznie. Wzrasta rozwój turystyki biznesowej, konferencyjnej oraz kongresowej.

Źródła Internetowe:

www.fundusze.malopolska.pl
www.fundusze20072013.malopolska.pl
www.krakowairport.pl
<http://archive.is/www.krakowairport.pl>
www.pois.gov.pl
<http://unijneprojekty.pl>
www.pois.gov.pl
www.mapadotacji.gov.pl
www.pois.2007-2013.gov.pl
www.prtl.pl
www.cupt.gov.pl
www.polot.net
www.pasazer.com
www.funduszeuropejskie.gov.pl
www.rynekpodrozy.com.pl
www.ulc.gov.pl

Spis rysunków:

Rysunek 1. Liczba pasażerów korzystająca z lotniska w Balicach w latach 2000 – 2015. 21

Spis schematów:

Schemat 1: Źródła finansowania Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 9

Spis tabel:

Tabela 1. Podział dotacji na lata 2014 - 2020 z Unii Europejskiej na programy krajowe 5
Tabela 2. Podział osi priorytetowych Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” i ich główne zadania 7
Tabela 3. Podział środków unijnych na poszczególne dziedziny wsparcia (w EUR): 9
Tabela 4. Priorytety realizowane w ramach Programu Operacyjnego „Infrastruktura i Środowisko” 2007 – 2013 oraz instytucje odpowiedzialne za ich wdrażanie 12
Tabela 5. Miesięczna liczba pasażerów obsługiwanych w Kraków Airport w latach 2003 – 2005, 2013 -2016 20