

Infrastruktura w czasie Covidu – kierunki działań

Bartosz Kaczmarek

30.06.2021



Potrzeby infrastrukturalne w regionie Europy Środkowo-Wschodniej

We wrześniu 2020 roku Międzynarodowy Fundusz Walutowy (IMF) wydał rekomendacje i zalecenia mówiące, że inwestycje infrastrukturalne mogą stymulować wzrost gospodarczy oraz ograniczać straty spowodowane epidemią COVID-19. Opublikowany Raport IMF (wydawany co dwa lata) postrzega je jako dźwignię wychodzenia z kryzysu na obszarach Europy Środkowej, Wschodniej i Południowo-Wschodniej oraz jako sposób redukcji spadku PKB. **IMF rekomenduje aby wykorzystać czas pandemii do realizowania projektów infrastrukturalnych w krajach naszego regionu w celu zniwelowania zapóźnienia w obszarze infrastruktury względem Europy Zachodniej¹.**

Zalecenia IMF są zbieżne z Krajowym Planem Odbudowy (KPO), który wynika z Europejskiego Instrumentu Odbudowy (Recovery and Resilience Facility – RRF²).

IMF oraz Unia Europejska sugerują aby inwestycje dotyczyły m.in. infrastruktury transportowej (autostrady, drogi szybkiego ruchu, trasy kolejowe) i w coraz większym stopniu infrastruktury energetycznej. Już w 2017 r. Unia Europejska przyjęła propozycję Komisji Europejskiej przewidującą inwestycje w kwocie 444 mln euro w 18 projektów infrastrukturalnych w sektorze energetycznym. 263 mln euro z tej kwoty zostały przeznaczone na 10 projektów w Europie Środkowo-Wschodniej.³

Wzrost znaczenia sektora energetycznego przyciągnął zainteresowanie zagranicznego kapitału, m.in. amerykańskiego. Znalazło to swoje odzwierciedlenie w budżecie unijnym – w 2019 roku suma przeznaczona przez Komisję Europejską wyniosła 800 mln euro na nowe przedsięwzięcia energetyczne w regionie środkowo-wschodniej Europy.⁴

Portal Infracompass (powstały z inicjatywy krajów G20) uznaje Polskę w swoim zestawieniu (InfraCompass 2020) za kraj atrakcyjny inwestycyjnie. Nasze zalety to m.in. stabilność finansowa, zabezpieczenia na wypadek niewypłacalności oraz przejrzyste ramy partnerstwa

¹ <https://www.imf.org/en/News/Articles/2020/09/24/na092820-central-eastern-southeastern-europe-after-covid-19-securing-recovery-wise-public-investment>

² https://ec.europa.eu/info/live-work-travel-eu/health/coronavirus-response/recovery-plan-europe_pl

³ <https://www.ceep.be/eu-invests-263-eur-million-energy-infrastructure-cee-region/>

⁴ <https://www.ceep.be/eu-invests-almost-eur-800-million-on-energy-infrastructure-in-central-europe/>

publiczno-prywatnego (PPP). Wśród rzeczy do poprawy wskazuje się brak zintegrowanego w jednym dokumencie planu rozbudowy infrastruktury, długi proces rejestracji nieruchomości (powyżej średniej krajów o wysokich dochodach) oraz niską wartość sfinalizowanych umów PPP. W ocenie dostępu do infrastruktury transportowej najgorzej wypadła kolej⁵, najlepiej zaś transport lotniczy.⁶ Raport zaleca, by podnosić atrakcyjność inwestycyjną Polski poprzez zmniejszenie kosztów działalności gospodarczej i poprawę procesów rejestracji majątku.

Atrakcyjność inwestycyjną Polski dostrzegają agencje i instytucje na całym świecie, w tym za Oceanem. W czerwcu 2019 r. Departament Handlu USA opublikował szczegółowy raport zachęcający inwestorów amerykańskich do zaangażowania kapitałowego w Polsce. Infrastruktura i inteligentne systemy transportowe zostały wymienione jako dziedziny najbardziej perspektywiczne. Raport zawiera dane na temat m.in. planów rozbudowy infrastruktury drogowej, kolejowej, terminali intermodalnych oraz rozwoju ruchu lotniczego i wzrostu ruchu pasażerskiego na lotniskach regionalnych i na Okęciu. W opracowaniu zwraca się uwagę inwestorów m.in. na:⁷:

- Centralny Port Komunikacyjny (szacowany koszt wynosi ok. 9 mld dol.),
- Centralny Port Morski w Gdańsku (szacowany koszt – 1,6-2,1 mld dol.),
- Projekt Port Gdynia: utworzenie dodatkowego portu o powierzchni do 180 ha (koszt projektu – 0,66 mld dol.,
- Przekop Mierzei Wiślanej (projekt będzie kosztował 236 mln dol.),
- Otoczenie CPK (szansa w szczególności dla firm technologicznych do zaangażowania w budowę smart city).⁸

Jak pokazują badania Mordor Intelligence, interesujący dla potencjalnych inwestorów może być również polski sektor budowlany, którego stan wpływa wyraźnie na naszą gospodarkę. W szczególności chodzi o inwestycje drogowe i kolejowe. Niektóre gałęzie branży budowlanej z powodu pandemii odnotowały spadek produkcji aż o 44 proc.⁹. Najmniejsze straty wystąpiły w obszarze projektów infrastrukturalnych, którym zapewniono wsparcie z instrumentów unijnych (drogi lądowe, linie kolejowe i tunele).

⁵ https://infracompass.github.org/ind_country_profile/pol/#country-overview-data

⁶ https://infracompass.github.org/ind_country_profile/pol/

⁷ <https://www.export.gov/apex/article2?id=Poland-Infrastructure-Intelligent-Transportation-Systems>

⁸ <https://www.export.gov/apex/article2?id=Poland-Infrastructure-Intelligent-Transportation-Systems>

⁹ <https://www.mordorintelligence.com/industry-reports/poland-construction-market>

Region Europy Środkowo-Wschodniej (w tym Polska) jest postrzegany jako bardzo atrakcyjne miejsce do inwestowania w odnawialne źródła energii (OZE) oraz infrastrukturę transportową, w tym lotniczą (rejestruje się tutaj największy wzrost ruchu pasażerskiego w Europie). Potwierdzają to stosunkowo wysokie pozycje państw z tego obszaru w międzynarodowych zestawieniach. W opracowaniu „Infrastructure Index 2019: Bridging Continents”¹⁰ globalnej kancelarii prawniczo-podatkowej CMS, Polska znalazła się najwyżej spośród krajów tego regionu, bo aż na 19. miejscu.¹¹ Zawdzięcza to takim czynnikom, jak stabilna sytuacja polityczna oraz coraz większy udział firm prywatnych w realizowanych projektach. Warto wspomnieć o miejscach naszej konkurencji – Czechy znalazły się na 23. pozycji, Słowacja – 24., Węgry – 28., Rumunia – 39., a Bułgaria – 41.

Deficyt infrastrukturalny w regionie CEE, obejmującym także Trójmorze, szacowany jest na 1 bilion dolarów¹². Dokładniejsze wyliczenia podaje opublikowany w 2017 r. raport firmy doradczej PwC i Atlantic Council, który potrzeby inwestycyjne do roku 2025 na samą tylko infrastrukturę transportową regionu (razem z krajami Bałkanów) szacuje na 615 mld dol.¹³

Dla wsparcia współpracy w ramach 3SI w 2019 r. polski Bank Gospodarstwa Krajowego (BGK) i rumuński bank rozwoju Exim Bank powołały Fundusz Międzymorza, który koncentruje się na trzech sektorach: transport, energetyka, cyfryzacja¹⁴.

Raport przygotowany przez BGK i ośrodek analityczny SpotData przewiduje, że do 2030 r. wydatki na inwestycje infrastrukturalne w państwach Trójmorza sięgną 1,1 bln euro.¹⁵, z czego tylko infrastruktura transportowa pochłonie 290 mld euro¹⁶. W opracowaniu tym zwraca się także uwagę na nieco pomijaną kwestię wodnego transportu śródlądowego.

W dobie epidemii koronawirusa szczególnym problemem jawi się stabilizacja, odbudowa i dalszy rozwój gospodarki. Stymulatorem mogą być inwestycje infrastrukturalne. Kraje regionu Środkowo-Wschodniej Europy, które kapitałowo stoją w pozycji gorszej niż kraje Zachodniej Europy i Ameryki Północnej, powinny skorzystać z tego sposobu pobudzania

¹⁰ <https://emerging-europe.com/news/cee-countries-offer-huge-investment-opportunities-in-renewables-and-infrastructure/>

¹¹ <https://cms.law/en/alb/publication/bridging-continents-infrastructure-index-2019/europe-brimming-with-opportunities/country-summaries>

¹² https://eeas.europa.eu/delegations/united-states-america/85515/infrastructure-investment-central-europe-three-seas-initiative_en

¹³ <https://www.pwc.pl/en/publikacje/2017/the-road-ahead-cee-transport-infrastructure-dynamics.html>

¹⁴ <https://www.rp.pl/Transport/301209888-Miliardy-euro-poplyna-na-sprawniejszy-transport.html>

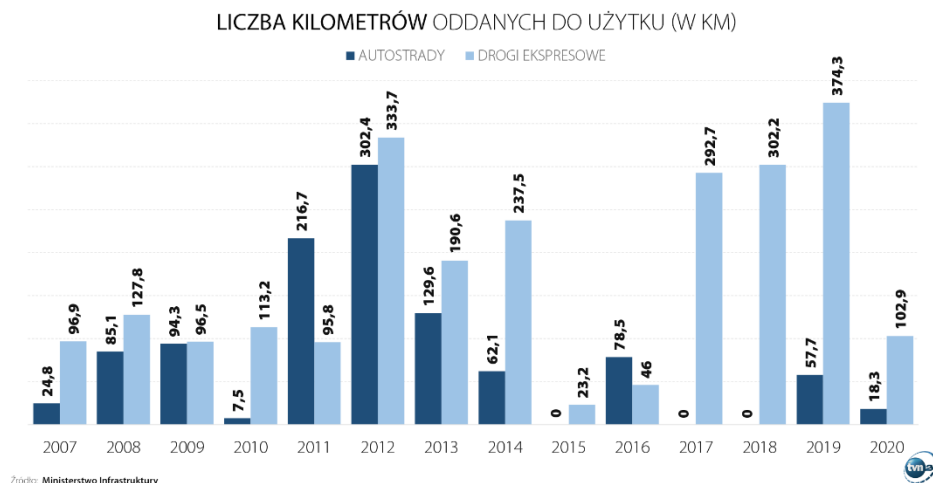
¹⁵ <https://raporty.spotdata.pl/trojmorze>

¹⁶ "Perspektywy dla inwestycji infrastrukturalnych w Trójmorzu", SpotData, 2019r., s.19

wzrostu. Pozwala on nie tylko niwelować skutki pandemii, ale także nadrobić zaległości w sferze infrastruktury. Korzystne okoliczności do podejmowania działań w tej sferze to przynależność do Unii Europejskiej i Międzynarodowego Funduszu Walutowego, które obecnie pomagają inwestować w infrastrukturę.

Stan infrastruktury transportowej

W roku 2020 w Polsce oddano do użytku niespełna 121 km autostrad i dróg ekspresowych. Jest to najgorszy wynik od 2016 roku. Dodatkowo, w latach 2017 i 2018 oraz do połowy 2021 roku nie oddano do użytku ani jednego kilometra autostrady. Jednocześnie planuje się, że do końca 2021 roku zostanie oddanych do użytku łącznie 385 km autostrad i dróg ekspresowych¹⁷. Warto zaznaczyć, że od momentu wejścia Polski w strukturę Unii Europejskiej w 2004 roku, sieć dróg szybkiego ruchu zwiększyła się 8-krotnie¹⁸.



Najbardziej aktualnym i jednocześnie najważniejszym dokumentem w Polsce określającym podstawowe kierunki budowy infrastruktury drogowej jest „Program Budowy Dróg Krajowych na lata 2014–2023 (z perspektywą do 2025 r.” przyjęty przez Radę Ministrów. W dokumencie możemy przeczytać, że „określa cele i priorytety zarówno inwestycyjne, jak

¹⁷ <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/siec-drog-w-polsce-zwiekszy-la-sie-8-krotnie-odkad-weszlimy-do-ue/c05hb3x>

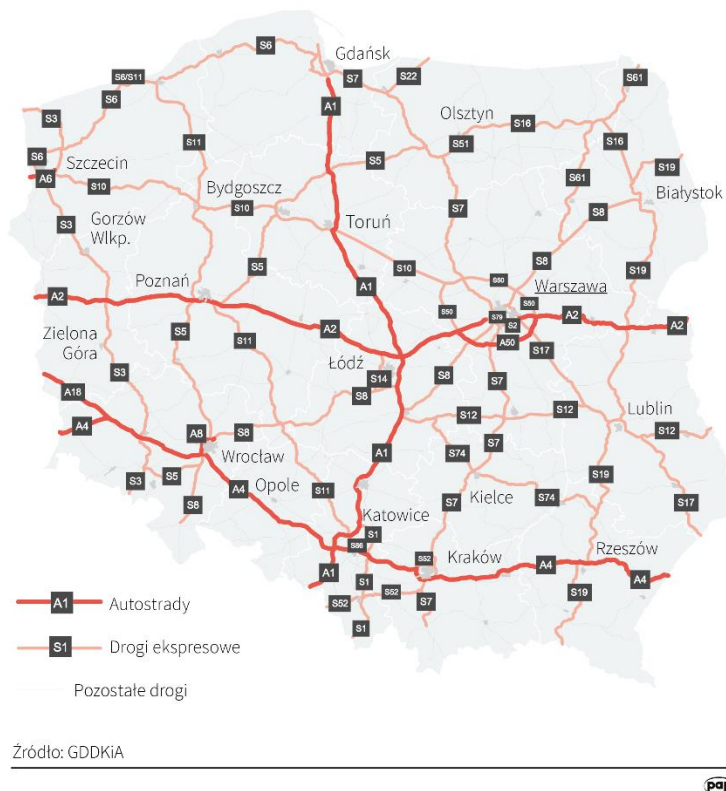
¹⁸ <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/siec-drog-w-polsce-zwiekszy-la-sie-8-krotnie-odkad-weszlimy-do-ue/c05hb3x>

i w zakresie utrzymania we właściwym stanie technicznym sieci dróg już istniejącej oraz w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego. Wskazuje również poziom i źródła niezbędnego finansowania oraz listę zadań inwestycyjnych kierowanych do realizacji. Dokument podlegał aktualizacji w związku z przyjęciem „Strategii na rzecz odpowiedzialnego rozwoju do 2020 r. (z perspektywą do 2030 r.)” (SOR). SOR jako jeden z głównych czynników definiuje nierównomierne skomunikowanie i dostęp do infrastruktury transportowej. Rekomenduje potrzebę rozbudowy i modernizacji infrastruktury energetycznej i transportowej.



Główne elementy sieci transportowej 2016 r. oraz dostępność czasowa do ośrodków wojewódzkich
Źródło: Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030 r.), s. 302

DOCELOWY UKŁAD AUTOSTRAD I DRÓG EKSPRESOWYCH (NA PODSTAWIE ROZPORZĄDZENIA RADY MINISTRÓW Z 24 WRZEŚNIA 2019 ROKU)



Doświadczenia innych państw - USA

Amerykańska sieć transportowa obejmująca m.in. drogi transportu samochodowego, linie kolejowe oraz śródlądowe drogi wodne należy do najdłuższych na świecie.

Do początku XX wieku dominującą pozycję zajmowała kolej, która służyła za główny środek transportu dla przewozu pasażerów oraz towarów. Przełom nastąpił po upowszechnieniu samochodu jako głównego środka transportu oraz powstaniu nowoczesnej i przystosowanej do transportu infrastruktury drogowej.

System autostrad międzystanowych, składający się dziś z 75 tys. km (oficjalne dane to 46 876 mil), reprezentował szczyt zaawansowanego projektowania dróg w czasie jego budowy w latach 50-tych, 60-tych i 70-tych XX stulecia. Obecnie 218 milionów użytkowników pokonuje ponad 5,1 bln km rocznie autostradami międzystanowymi. **To właśnie ta inwestycja miała największy wpływ na styl życia oraz gospodarkę USA w II połowie XX wieku.**

Autostrady międzystanowe stanowią tylko najbardziej znaną część większego krajowego systemu autostrad (NHS), który obejmuje kolejne 187 tys. km dróg na obszarach wiejskich i miejskich, które ułatwiają dostęp do portów, lotnisk, transportu publicznego i terminali. Jest

to największy zintegrowany system autostrad na świecie. Chociaż NHS stanowi tylko około 4 procent krajowych dróg, obsługuje ponad 40 procent całego ruchu autostradowego, 75 procent ruchu ciężarówek i 90 procent ruchu turystycznego. Ponad 90 procent Amerykanów mieszka w promieniu 5 mil (8 km) tej sieci.¹⁹

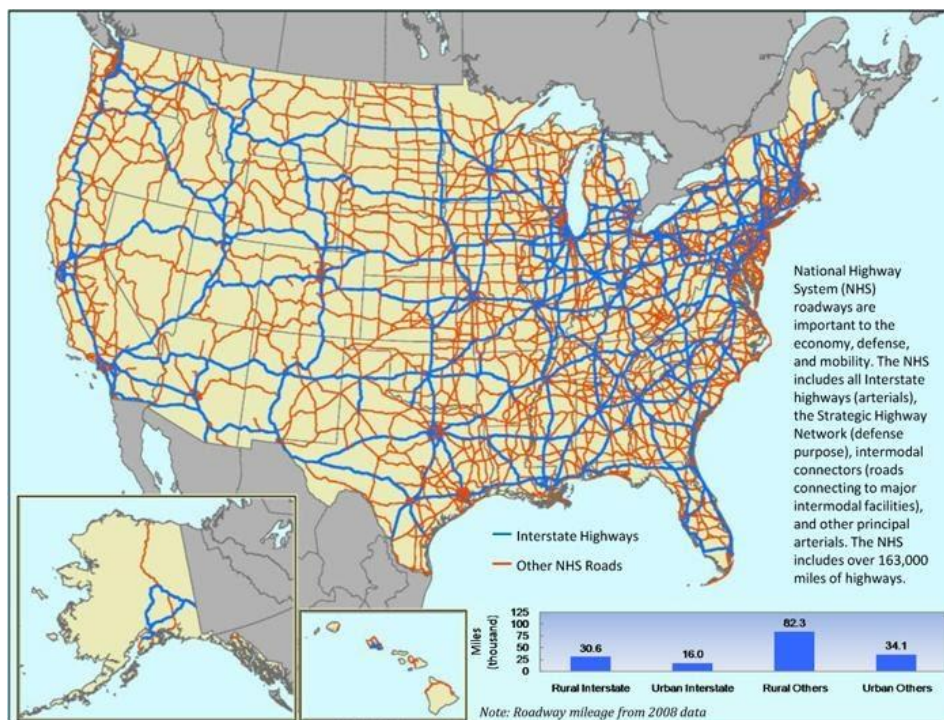
Budowa inwestycji trwała 35 lat, od 1956 do 1991 roku, a jej koszt wyniósł 468 mld USD wg cen z 2011 roku. Wyliczenia amerykańskich ekspertów Federalnej Administracji Autostrad (FHWA), która obsługuje NHS pokazują bezpośredni wpływ wydatków infrastrukturalnych na powstawanie miejsc pracy. Po przeanalizowaniu ponad 4500 projektów towarzyszących budowie systemu międzystanowych autostrad (IHS), wyliczyli oni, że 1 mld USD wydanych na infrastrukturę autostradową może mieć przełożenie na wytworzenie nawet 42 tysięcy miejsc pracy.²⁰ O tym jak dobrze funkcjonująca infrastruktura transportowa może wpłynąć na rozwój gospodarczy niech świadczy fakt, iż w 1929 roku po amerykańskich drogach jeździło **23,1 mln samochodów osobowych**²¹ przy populacji liczącej **wtedy 121 mln ludzi**, co szacunkowo daje 5 mieszkańców na 1 samochód. **Polska** osiągnęła taki poziom samochodu na mieszkańca w...**1995 roku**²². W 2016 roku liczba samochodów w USA oscylowała wokół 260 mln (przy liczbie mieszkańców 320 mln), co daje ponad **11-krotny** wzrost.

¹⁹ <https://www.ced.client.artisandm.com/reports/fixing-americas-roads-bridges#section1>

²⁰ <https://www.fhwa.dot.gov/publications/publicroads/96spring/p96sp16.cfm>

²¹ <https://railsandtrails.com/AutoFacts/1930p15-100-8.jpg>

²² http://www.transportation.overview.pwr.edu.pl/UPLOAD/BAZA-ARTYKULOW/PL/2018/04/A_PL_18_04_03.pdf



System autostrad w USA²³

Doświadczenia innych państw – Hiszpania

Hiszpania jest w czołówce państw w Europie biorąc pod uwagę długość autostrad i dróg ekspresowych, których łączna długość wynosi 17 000 km.

Jak podaje Polska Agencja Inwestycji i Handlu: jest światowym liderem w projektowaniu, infrastrukturze technicznej, sygnalizacji i sterowaniu ruchem kolejowym, dostawie taborów oraz w ich eksploatacji i utrzymaniu. Ma bardzo rozbudowaną sieć kolejową, która liczy prawie 21 000 km. Co szczególnie ważne w kontekście Polski, wg informacji PAIH „9 na 10 obywateli ma uzyskać wkrótce dostęp do najbliższej stacji szybkiej kolei w odległości nie większej niż 30 km od swojego miejsca zamieszkania”.²⁴ Hiszpania zajmuje 17 miejsce w zestawieniu Indeksu Banku Światowego Logistics Performance Index 2018²⁵, a sama infrastruktura zalicza się do najnowocześniejszej na świecie i obejmuje m.in.: międzynarodowe lotniska, sieci dużych prędkości (najdłuższe w Europie i drugie na świecie zaraz po Chinach²⁶), a także rozbudowaną sieć portów morskich.

²³ www.fhwa.dot.gov/policyinformation/pubs/hfpl11028/images/fig13.jpg

²⁴ „Hiszpania, przewodnik po rynku”, PAIH, 2018, s. 11

²⁵ www.trans.info/pl/polska-logistyka-coraz-wyzej-w-rankingu-banku-swiatowego-104083 (dostęp: 16.06.2021)

²⁶ „Hiszpania, przewodnik po rynku”, PAIH, 2018, s. 11



System autostrad w Hiszpanii²⁷

Doświadczenia innych państw – Niemcy

Niemcy podobnie jak Hiszpania są krajem o bardzo dobrze rozwiniętej infrastrukturze lądowej. Według Indeksu Banku Światowego Logistics Performance Index 2018 Niemcy posiadają najlepszą infrastrukturę logistyczną na świecie.²⁸ W samych Niemczech znajduje się 25 międzynarodowych portów lotniczych. Największe zarówno pod względem liczby obsługiwanych pasażerów jak i ruchu cargo jest lotnisko we Frankfurcie nad Menem. Infrastruktura drogowa obejmuje 230 100 km dróg z czego 12 900 km to autostrady.

Na uwagę zasługuje fakt, że Niemcy dysponują jedną z najbardziej efektywnych sieci transportu rzeczno-żeglarskiego w Europie. W samych Niemczech zlokalizowane są 24 porty morskie²⁹, oraz 250 śródlądowych³⁰ na czele z Duisburgiem, który jest największym portem rzeczno-żeglarskim na świecie. Łączna długość dróg wodnych to 7 350 km.³¹ Sieć połączeń kolejowych obejmuje ponad 37 900 km.³²

²⁷ www.about-spain.net/travel/map.html

²⁸ www.trans.info/pl/polska-logistyka-coraz-wyzej-w-rankingu-banku-swiatowego-104083 (dostęp: 16.06.2021)

²⁹ „Niemcy, przewodnik po rynku”, PAIH, 2018, s. 12

³⁰ *Tamże*,

³¹ *Tamże*,

³² *Tamże*,



System autostrad w Niemczech³³

Infrastruktura transportu rzeczno-żegluga śródlądowa

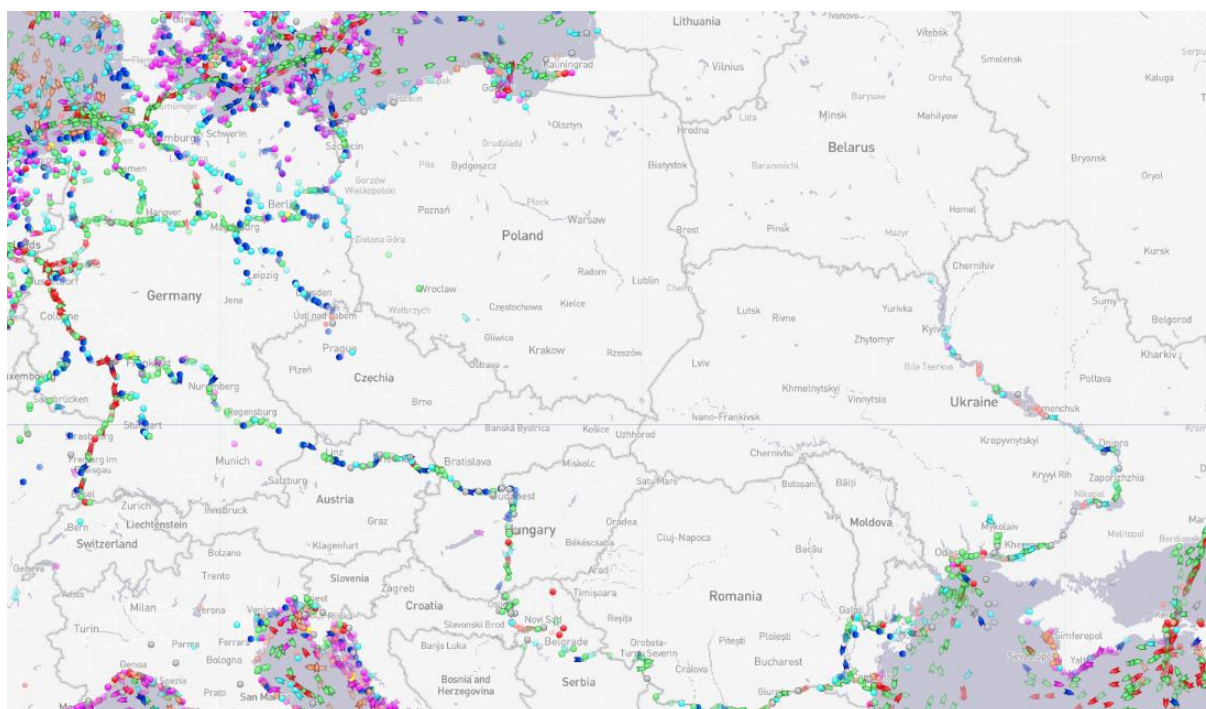
Pomimo, iż długość sieci śródlądowych dróg wodnych w Polsce w 2020 r. wyniosła 3768 km (o 46 km więcej niż przed rokiem), nastąpił duży spadek przewozów ładunków – aż o 14,7% w porównaniu do 2019 r. Według danych GUS, nastąpił również spadek używanego taboru żegluga śródlądowej: liczba pchaczy oraz holowników stanowiących tabor holowniczy wyniosła 118 sztuk, tj. o 61 mniej niż w roku poprzednim. W sektorze pasażerskim tabor liczył 127 jednostek, o 3 mniej niż w 2019r. Zmniejszeniu uległa liczba barek z własnym napędem – o 11 jednostek, do stanu 69 oraz liczba barek bez własnego napędu – o 220 jednostek do

³³ www.maps-germany-de.com/maps-germany-roads/autobahn-germany-map (dostęp 15.06.2021)

182.³⁴ W 2020 r. żeglugą śródlądową przetransportowano 3990,9 tys. ton ładunków, a w ujęciu pracy przewozowej wykonano 516,3 mln t·km. Wartości te były mniejsze niż przed rokiem odpowiednio o 14,7% i 21,3%³⁵

W 2020 r. średnia odległość przewozu 1 tony w transporcie międzynarodowym wyniosła 241,3 km (przed rokiem – 252,8 km), a w transporcie krajowym – 28,8 km (odpowiednio 28,2 km)³⁶.

Obecnie stan polskiej żeglugi śródlądowej najlepiej odzwierciedla poniższa grafika, prezentująca wolumen statków poruszających się po wodach śródlądowych w Polsce i państwach regionu. Widać wyraźną dysproporcję wobec Niemiec ale także wobec Ukrainy oraz państw typowo śródlądowych jak Austria i Węgry. Polska z własnym dorzeczem posiada wystarczający potencjał do zagospodarowania i wykorzystania w celu korzystania z tego naturalnego i taniego środka transportu.



Ruch na wodach śródlądowych w wybranych krajach³⁷

³⁴ „Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 r.”, GUS, 2021

³⁵ „Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 r.”, GUS, 2021

³⁶ „Transport wodny śródlądowy w Polsce w 2020 r.”, GUS, 2021

³⁷ www.marinetraffic.com

2. Cele i kierunki działań

2.1 Żegluga śródlądowa

Wzmocnienie poprzez rozbudowę oraz udrożnienie polskich korytarzy transportowych: dróg lądowych, kolejowych, a także dróg żeglugi śródlądowej przyczyni się do większej przepustowości towarów, usług i kapitału. Przy stworzeniu odpowiednich zachęt i warunków, które zachęcą do większej aktywności lokowania i inwestycji kapitału, jak np. tworzenie centrów logistycznych, może nastąpić przekierowanie prowadzenia działalności dla firm obecnie z Europy Wschodniej i Południowej. Większa przepustowość będzie czynnikiem wpływającym na atrakcyjność inwestycyjną oraz lokalizacji Polski jako hubu logistycznego z dominującą pozycją w Europie Środkowo-Wschodniej.

2.2 Wzmocnienie polskich firm budowlanych oraz know-how

Programy rozbudowy infrastruktury mogą działać stymulująco w celu wzmocnienia polskich firm budowlanych. Oprócz oczywistego pozytywnego oddziaływania na tradycyjne budownictwo o „nieskomplikowanych” realizacjach, może przyczynić się do wzrostu tych przedsiębiorstw, które specjalizują się w realizacji zaawansowanych kwestiach jak tunele, mosty itp.

Utrzymany mimo sytuacji związanej z pandemią COVID-19 program budowy dużych projektów infrastrukturalnych mających szczególne znaczenie dla Polski jak Centralny Port Komunikacyjny ale również przekop Mierzei Wiślanej, rozbudowa portu Gdynia czy zapowiedziany ostatnio rozwój Centrum Logistycznego Małaszewicze będą wkomponowane w przyszłości w system Kolei Dużych Prędkości. Sama rozbudowa systemu kolei o wartości 35 mld PLN była zapowiedziana chociażby podczas spotkania w 2020 roku Premiera Mateusza Morawieckiego i Premiera Japonii Shinzo Abe. Spotkanie na szczycie rządów dotyczyło zachęcenia inwestorów japońskich do zaangażowania w inwestycje w Polsce. Współpraca polsko-japońska była także przedmiotem konferencji organizowanej przez Polską Agencję Inwestycji i Handlu oraz japońskiej agencji inwestycyjnej JETRO. Know-how jakim dysponują japońskie firmy, szczególnie w zakresie budowy i obsługi portów morskich,

śródlądowych, a także kolei dużych prędkości są unikatową szansą dla polskich firm dla partycypacji i zdobyciu technologii niezbędnej do konkurencyjności w skali globalnej.

3. Dywidenda geograficzna oraz świadomość społeczna

Polska jako kraj położony na skrzyżowaniu szlaków handlowych i korytarzy transportowych północ-południe, wschód – zachód ma wyjątkowo uprzywilejowaną pozycję względem państw ościennych. Pomijając Niemcy, które swoją pozycję również opierają na doskonałym położeniu na styku Europy Zachodniej i Środkowej oraz dzięki świetnemu systemowi transportowemu, Polska spełnia wszystkie warunki aby maksymalnie czerpać korzyści w postaci opłat, ceł, podatków, przepływów kapitału przez swoje terytorium.

Przewijająca się w coraz większym stopniu debata publiczna dotycząca rozbudowy i rozwoju infrastruktury w Polsce jest odpowiedzią na potrzeby wynikające z deficytu potrzeb infrastrukturalnych społeczeństwa. Pojawiające się w przestrzeni publicznej pojęcia i terminy jak Via Carpatia, Rail Baltica, Centralny Port Komunikacyjny poruszają tematykę o roli Polski i potencjale jaki posiadamy inicjując właśnie międzynarodowe projekty infrastrukturalne jak chociażby wymieniona Via Carpatia. W tym kontekście warto wspomnieć o klasie politycznej zarówno na szczeblu krajowym (co zrozumiałe) ale także olbrzymią rolę jaką odegrali polscy europosłowie czyniąc wysiłki na wpisanie drogi Via Carpatia na listę priorytetowych inwestycji Unii Europejskiej włączając ją do programu "Łącząc Europę" na lata 2021-2027. Via Carpatia przyczyni się do wzmocnienia jednych z najbiedniejszych regionów UE – wschodniej Słowacji oraz wschodnich Węgier, co pokazuje jak olbrzymi wpływ ma inwestycja na cały region środkowo-wschodniej Europy. Jak olbrzymie to będą zmiany, pokazuje fakt, że pokonanie odcinka Białystok - Rzeszów liczącego 420 km i łączącego po drodze Lublin, a więc trzy największe miasta wschodniej Polski zmniejszy się z 6 do 4 godzin.

Warto poruszyć kwestie związane z wyzwaniem jakie stoją przed inwestycjami infrastrukturalnymi takimi jak Via Carpatia. A są to przede wszystkim zdolności do maksymalnego wykorzystania potencjału przepływu towarów, usług oraz kapitału poprzez połączenia z drogą ekspresową do portów Trójmiasta oraz bezpośrednio z kierunkiem południowo-zachodnim jak chociażby odcinkiem do Wrocławia.

Pozostaje również pytanie fundamentalne, czy przewidywana szerokość korytarza Via Carpatia obliczona na określoną przepustowość pojazdów będzie odpowiadała temu wolumenowi w przyszłości oraz czy towarzysząca infrastruktura w postaci MOP-ów i stacji benzynowych będzie odpowiednio rozbudowana aby była w stanie obsłużyć zwiększającą się liczbę pojazdów z roku na rok. Należy uniknąć błędów, które zdarzały się wcale nie tak dawno jak w przypadku projektowania trasy A2 na odcinku Łódź - Warszawa, gdzie już teraz (po paru latach funkcjonowania) następuje potrzeba rozbudowy autostrady oraz w przypadku braku jakiegokolwiek stacji benzynowej (przez 7 lat! do 2021 roku) na odcinku 200 kilometrów na trasie S8 pomiędzy Łodzią a Wrocławiem. Ta sama sytuacja tyczy się pozostałych projektów infrastruktury drogowej jak Via Baltica, która już sama jest bliska ukończeniu czy trasy S6 biegnącej wzdłuż całego Pomorza.

O AUTORZE

Bartosz Kacmarek.



Sfinansowano przez Narodowy
Instytut Wolności - Centrum Rozwoju
Społeczności Obywatelskiego ze
środków Programu Rozwoju
Organizacji Obywatelskich na lata
2018 – 2030



JEŻELI DOCENIASZ NASZĄ PRACĘ, DOŁĄCZ DO GRONA NASZYCH DARCZYŃCÓW!

Z otrzymanych funduszy sfinansujemy powstanie kolejnych publikacji.

Możliwość wsparcia to bezpośrednia wpłata na konto Instytutu Nowej Europy: 95 2530 0008
2090 1053 7214 0001 tytułem: „darowizna na cele statutowe”.