

Trzeci pas ruchu na A4 szybciej niż planowano?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 20, marzec 2025 11:18

Alicja Cisowska

Odsłony: 639

O przyspieszenie prac związanych z rozbudową A4 na odcinku Kraków-Katowice o trzeci pas ruchu apeluje spółka Stalexport Autostrady do przedstawicieli strony publicznej. Według zarządcy autostrady projektowanie mogłoby się zacząć niezwłocznie, co znacząco skróciłoby czas realizacji całego przedsięwzięcia. W innym wypadku już za dwa lata użytkownicy trasy będą musieli mierzyć się z problemem korków.

Utrzymanie wysokiego standardu technicznego autostrady A4 Katowice-Kraków i bezpieczeństwo jej użytkowników pozostają stałym priorytetem Grupy Kapitałowej Stalexport Autostrady S.A. Grupa konsekwentnie prowadzi ostatni etap prac modernizacyjnych przed zakończeniem koncesji w marcu 2027 roku. Biorąc pod uwagę duże natężenie ruchu i jego potencjalny wzrost spółka jest gotowa współpracować ze stroną publiczną w projektowaniu i rozbudowie tej trasy o trzeci pas ruchu.

– Dochodzimy do momentu, w którym kończy się koncesja, a autostrada wymaga rozbudowy. Potrzebny jest trzeci pas ruchu i zwiększenie nośności obiektów mostowych, nie tylko ze względu na komfort jazdy kierowców, ale również potrzebę modernizacji infrastruktury z punktu widzenia logistycznego, w tym głównie logistyki wojskowej – podkreśla Andrzej Kaczmarek, prezes zarządu Stalexport Autostrady S.A.

Spółka zwraca uwagę, że konieczne jest dostosowanie infrastruktury do standardów NATO. Inwestycje powinny objąć zwiększenie nośności mostów i wiaduktów, rozbudowę zjazdów i zwiększenie przepustowości. Zwłaszcza, że biorąc pod uwagę aktualną sytuację geopolityczną, to ważny korytarz dla transportu militarnego łączącego Europę Zachodnią i Wschodnią.

– Autostrada A4 wymaga szybkiej rozbudowy o trzeci pas z uwagi na perspektywę znacznego wzrostu natężenia ruchu i zagrożenie dla jego płynności. Już teraz średni dobowy ruch jest na poziomie 50 tys. pojazdów. Problemem są też obiekty mostowe o zbyt małej nośności. Infrastruktura autostrady nigdy nie była przewidziana ani na tego typu natężenie ruchu, ani na przejazdy wojskowych pojazdów ponadgabarytowych. Mamy prawie 10 tys. samochodów ciężarowych codziennie, wiele z nich wiezie ładunki, które na tej autostradzie nie były wcześniej przewidziane – mówi prezes.

Koncesja spółki Stalexport Autostrada Małopolska, która jest koncesjonariuszem odcinka autostrady A4 między Krakowem a Katowicami, wygasa w marcu 2027 roku. Odcinek A4 przejdzie wówczas pod zarząd Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Ministerstwo Infrastruktury zapowiada możliwość zniesienia opłat dla samochodów osobowych.

– W Hiszpanii, po zniesieniu opłat na kilku autostradach nastąpił wzrost ruchu z dnia na dzień o ponad 70 proc. W przypadku infrastruktury A4 oznacza to tak naprawdę zatrzymanie ruchu, autostrada po prostu się zakorkuje – wskazuje Andrzej Kaczmarek.

Z danych Stalexportu wynika, że na inwestycje w 2024 roku przeznaczono 239,4 mln zł, a do końca koncesji nakłady na wymianę nawierzchni jezdni i prace inwestycyjne przekroczą 400 mln zł. Łączna wartość kontraktów zawartych w latach 2023-2024 na modernizację autostrady wyniosła około 540 mln zł. Przystosowanie autostrady do nowych wyzwań związanych ze wzrostem natężenia ruchu i transportu militarnego oznacza kolejne, ogromne nakłady. Tego rodzaju wydatki będzie musiała ponieść strona publiczna.

– Jako państwo mamy bardzo dużo nowych potrzeb w zakresie infrastruktury drogowej i z mojej perspektywy nie jesteśmy w stanie zrealizować tych projektów wyłącznie wykorzystując środki z

Trzeci pas ruchu na A4 szybciej niż planowano?

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: czwartek, 20, marzec 2025 11:18

Alicja Cisowska

Odsłony: 639

Krajowego Funduszu Drogowego i tylko na bazie potencjału Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad – ocenia prezes spółki. – Możemy te procesy przyspieszyć wykorzystując prywatny kapitał.

Jak dodaje, Polski nie stać też na rezygnację z opłat za autostrady. W krajach opierających swoją gospodarkę na tranzycie, m.in. Czechach, Austrii i Włoszech, kwestia odpłatności za autostrady została rozwiązana systemowo. Podobne rozwiązania konieczne są też w Polsce, zwłaszcza gdy w perspektywie kilkunastu lat infrastruktura drogowa zacznie się zużywać. Zarządca trasy przypomina, że strona publiczna, w ramach współpracy na zasadach Partnerstwa Publiczno-Prywatnego, regularnie partycypuje w zyskach z przedsięwzięcia. W samym 2024 płatności na rzecz Skarbu Państwa wyniosły 126,5 mln zł. Łącznie w ostatnich latach od roku 2018 kwota ww. płatności przekroczyła 503 mln zł netto. Stanowi to dodatkowy, istotny wkład do budżetu państwa, niezależnie od wpłaconych przez spółki Grupy Kapitałowej kwot podatków VAT i CIT, które wyniosły w roku 2024 blisko 85 mln PLN.

– Użytkowanie autostrady oznacza koszt, ten codzienny związany z bieżącym utrzymaniem, ale również z koniecznością przeprowadzania remontów okresowych. Jeżeli koszty te nie są ponoszone bezpośrednio przez użytkowników autostrad, to trzeba znaleźć pieniądze na te cele w budżecie państwa. W UE obowiązują zasady, że za przejazd płaci użytkownik i jednocześnie emitent zanieczyszczenia powietrza – zaznacza prezes Andrzej Kaczmarek.

Biorąc pod uwagę konieczność zagwarantowania szybkiego dostępu do infrastruktury drogowej dla transportu wojskowego kluczowe może być przyjęcie przez rząd strategii rozbudowy dróg, zakładającej udział partnerów prywatnych.

– W priorytetach polskiej prezydencji w Radzie Unii Europejskiej, która właśnie trwa, jakość sieci transportu jest jednym z ważnych elementów. Wchodzi też w życie nowy program Unii Europejskiej, ReArm Europe, w którym również zaadresowane są problemy związane z transportem militarnym. Wydaje się, że to jest właściwy moment, żeby zastanowić się nad możliwością udziału podmiotów prywatnych w tym przedsięwzięciu. Jeżeli już mamy wykorzystane środki publiczne i potencjał podmiotów publicznych, to jedyne źródło, po które możemy sięgnąć to kapitał i potencjał firm prywatnych – ocenia prezes.

Eksperti coraz częściej wskazują na konieczności zwiększenia udziału podmiotów prywatnych w projektach infrastrukturalnych. Partnerstwo Publiczno-Prywatne (PPP) to wciąż jeszcze w Polsce niedoceniane narzędzie szybkiego budowania autostrad, gdzie jeden partner prywatny odpowiada za dwie fazy projektu: etap budowy i etap utrzymania.

Źródło: Newseria