

Wolne miasto Stanisławów



Tutaj powinien być materiał audio

Jacek Bartosiak

Będziemy mieli nowego prezydenta. Kto wie - może na 10 lat. Czas to idealny na otwarcie wielkiej debaty publicznej o konieczności budowy nowego, wielkiego miasta, które będzie ucieleśnieniem naszej wizji przyszłej Polski za, powiedzmy, 10 lat. Polski wolnej od dzisiejszych problemów, nowoczesnej i będącej przykładem dla innych, przyciągającej kapitał i talenty ludzi, w tym naszą wielomilionową emigrację. Od czasu Gdyni i COP-u nie robiliśmy takich rzeczy. Nadszedł czas na zaprojektowanie i budowę nowego miasta, które podlegając innym - lepszym - zasadom, będzie pełne metaforycznych „szklanych domów” na miarę XXI i XXII wieku i tym samym pociągnie za sobą resztę Polski, spełniając ambicje jej obywateli. Będzie mogło być też idealnym miejscem powrotu emigracji, w tym tej, która Polski nie pamięta albo która luźno jest z nią związana, ale chce żyć w kraju nowoczesnym, innowacyjnym i zderegulowanym, gdzie państwo ani feudalne układy nie przeszkadzają żyć, rozwijać się i robić pieniądze. To my będziemy wybierać, kto przyjeżdża i się osiedla w nowej „ziemi obiecanej”, tylko tym razem to będzie nie Łódź, lecz Stanisławów.

To znakomity kandydat na miasto przyszłości: wieś sołecka Stanisławów w województwie mazowieckim w gminie Baranów, mająca dziś 119 mieszkańców, leżąca nad rzeką Pisią Tuczną (mam nadzieję, że nazwa rzeki nie pogrzebie pomysłu, a wręcz mu pomoże!). Niedaleko powstaje Centralny Port Komunikacyjny, największa inwestycja w historii Polski, która ma zmienić skomunikowanie kraju.

Na skrzyżowaniach komunikacyjnych, gdzie jest ruch, wyrastają wielkie miasta, bo to przepływy strategiczne dają miastom i portom komunikacyjnym życie. Nad sąsiednim znacznie większym Baranowem Stanisławów ma jedną kolosalną przewagę: ma dużo ładniejszą nazwę, niepowodującą negatywnych skojarzeń – ani leksykalnych, ani politycznych.

Kto wie, może kiedyś powstanie nowe trójmiasto: Warszawa-Stanisławów-Łódź, które, gdy w 2076

roku będę miał 100 lat, będzie liczyć od trzech do pięciu milionów mieszkańców (tak przynajmniej podpowiada AI, którą o to zapytałem; AI podaje dalej, że po powrocie polskiej emigracji i na skutek dalszego napływu emigracji z Ukrainy i Białorusi byłoby to jeszcze o półtora miliona więcej, czyli trójmiasto miałoby populację rzędu 4-6,5 miliona). To pozwalałoby konkurować siłą nabywczą z innymi obszarami metropolitalnymi w Europie.

Stanisławów znajduje się ok. 40 km na zachód od Warszawy i leży niemal po drodze między Warszawą a Łodzią (która jest około 100 km od Warszawy). To dobra baza do integracji. Jeśli CPK stanie się nowoczesnym hubem transportowym, może naturalnie połączyć te miasta i przyciągnąć inwestycje.

Aby ten ambitny scenariusz stał się rzeczywistością, musiałoby zostać spełnionych kilka warunków:

- dalszy rozwój infrastruktury transportowej, bo to infrastruktura byłaby fundamentem integracji tych trzech miast,
- realizacja Centralnego Portu Komunikacyjnego, planowanego w pobliżu Stanisławowa (musiałby on zostać ukończony i stać się hubem lotniczym, kolejowym i drogowym),
- powstanie szybkich kolei (np. trasa Warszawa-Łódź w niecałe 30 minut) oraz rozbudowa autostrad (A2, S8), co skróciłyby czas podróży,
- powstanie systemu tramwajów, autobusów lub nawet metra, łączących kluczowe punkty trójmiasta, czyli powstanie zintegrowanego transportu publicznego,
- rozwój infrastruktury cyfrowej, czyli „smart city”, co znaczy, że Stanisławów i cały obszar potrzebowałyby zaawansowanej sieci 5G czy internetu rzeczy (IoT).

Miasta muszą działać jak jeden organizm gospodarczy. Utworzenie specjalnych stref w Stanisławowie i okolicach przyciągnęłoby firmy z sektora technologicznego, logistycznego czy usługowego. Mieszkańcy musieliby łatwo się przemieszczać między miastami w drodze do pracy, co wymagałoby zachęt, np. ulg dla firm. CPK mógłby się stać katalizatorem, przyciągając biznes i dając miejsca pracy. Taki projekt mógłby uczynić centrum Polski potężnym ośrodkiem, ale jego sukces zależy od ogromnych inwestycji, czasu i sprostania licznym wyzwaniom. Kluczowym krokiem jest CPK – jeśli się powiedzie, reszta może być naturalną konsekwencją. Uważam, że kluczowa też jest deregulacja oraz zakaz alokacji kapitału państwowego poza niezbędną infrastrukturą krytyczną i transportową, by nie powstawały patologie związane z kapitałem publicznym i politycznym.

Mamy zupełnie nowe czasy i odnosi się to właściwie do wszystkiego: geopolityki, bezpieczeństwa, stabilności makroekonomicznej, stanu Europy, stanu świata i trwającej rewolucji technologicznej. Jest to dobry moment, by uciec od podniety rozmów powyborczych sprowadzających się do tego, kto kogo pokonał politycznie i co to oznacza, i wreszcie zrozumieć, że politycy są jedynie kurierami większych od nich spraw, które dzieją się niejako w tle, głębiej, a oni mogą odczytywać te sygnały i pomagać krajowi odnaleźć się w nowej sytuacji.

Takim sygnałem jest potrzeba nowego miasta w konkurencyjnej aranżacji prawnej i organizacyjnej przyciągającej talent ludzki i kapitał, o co dokładnie będzie się toczyła gra międzynarodowa w erze depopulacji i innowacji. W nowej erze rywalizacji między kontynentami i państwami w sytuacji walki o kapitał, innowacyjność oraz talent ludzki wolne miasta, zderegulowane i nowoczesne, będą powstawały coraz częściej, by uzyskać dla państw przewagi komparatywne nad innymi państwami. Bądźmy pierwsi w Europie, mamy idealną lokalizację, być może nie ma lepszej na kontynencie, i mamy wielki projekt CPK, który ślamazarnie, ale jednak toczy się jakoś jeszcze.

Stanisławów jako „smart city” służyć będzie do testowania nowoczesnych rozwiązań, łącząc innowacyjność technologiczną oraz deregulację (inne prawo w tym mieście niż w całej Polsce) z możliwością przyciągania talentów i kapitału. Lokalizacja w pobliżu CPK daje unikatową szansę na stworzenie miasta zintegrowanego z globalnymi szlakami komunikacyjnymi, co może przyciągnąć zarówno inwestorów, jak i specjalistów. Status wolnego miasta na specjalnych prawach otwiera drzwi do eksperymentów z regulacjami i technologiami, które w tradycyjnych warunkach byłyby trudniejsze do wdrożenia. Miasto mogłoby działać jako obszar o uproszczonych procedurach biznesowych, obniżonych podatkach i specjalnych regulacjach wspierających innowacje, np. w zakresie technologii czy urbanistyki. Władze miasta mogłyby mieć uprawnienia do stanowienia własnych przepisów w kluczowych dziedzinach, takich jak produkcja, nauka, nauczanie, planowanie przestrzenne, transport czy ochrona środowiska.

Można się pokusić o stworzenie przestrzeni dla młodych firm technologicznych z dostępem do wsparcia finansowego, mentorskiego i technologicznego. To samo z centrami badawczymi. Do tego jest potrzebna współpraca z uniwersytetami i instytutami naukowymi, ale na zasadach obowiązujących na Zachodzie, a nie u nas, po to by wreszcie przykładem ze Stanisławowa odfeudalizować polską naukę. I dzięki temu przyciągnąć z zagranicy zdolnych badaczy i studentów pracujących nad innowacjami. Z tym się wiązą ułatwienia wizowe i

relokacyjne dla ekspertów z zagranicy w kluczowych branżach, takich jak IT, AI, robotyka, inżynieria czy logistyka.

Infrastruktura nowego miasta mogłaby być rewolucyjna. Elektryczne pojazdy pionowego startu i lądowania (eVTOL) mogłyby działać jako osobiste środki transportu lub taksówki lotnicze sterowane przez AI i polski software. Mieszkańcy mogliby używać eVTOL do szybkich podróży między domem a pracą czy innymi punktami w mieście. Specjalne lądowiska (tzw. vertiporty) mogłyby się znajdować na dachach budynków lub w kluczowych lokalizacjach. Realizacja tej nowoczesnej, futurystycznej wizji miasta łączyłaby się z redukcją korków. Powstałaby flota autonomicznych dronów taksówek zarządzanych przez zaawansowany system sztucznej inteligencji. AI może optymalizować trasy, przewidywać zapotrzebowanie i zapewniać bezpieczeństwo lotów. Użytkownik zamawiałby taksówkę przez aplikację, a system AI przydzielałby najbliższy pojazd, planując trasę w czasie rzeczywistym. Drony mogłyby startować z małych platform rozsianych po mieście. Rezultatem automatyzacji byłaby maksymalna efektywność. Do tego doszłyby automatyczne parkingi zarządzane przez roboty lub systemy mechaniczne, na których pojazdy parkowałyby bez udziału kierowcy. Po dojechaniu na parking kierowca zostawiałby pojazd, a system AI lub robot przenosiłby go na wolne miejsce, optymalizując wykorzystanie przestrzeni. Aplikacja mogłaby informować o dostępności miejsc.

Istniałby hyperloop lub szybkie koleje magnetyczne, czyli system transportu oparty na technologii próżniowej lub magnetycznej, umożliwiający podróże z prędkością nawet tysiąca kilometrów na godzinę w specjalnych tunelach. Hyperloop mógłby połączyć miasto z innymi regionami Polski lub Europy, oferując superszybki transport dla mieszkańców i przedstawicieli biznesu. Nastąpiłoby rewolucyjne skrócenie czasu podróży (np. Warszawa-Gdańsk w 20 minut, to samo z Krakowem, Poznaniem i Wrocławiem, a docelowo z Lwowem, Grodnem czy Królewcem).

Zostałyby wprowadzone autonomiczne drony transportowe dostarczające paczki, żywność czy inne towary bezpośrednio do odbiorców. Zamówienia byłyby realizowane przez flotę dronów sterowanych AI, które dostarczałyby produkty na balkony, do ogrodów czy do specjalnych punktów odbioru.

Te rewolucyjne rozwiązania transportowe – od prywatnych pojazdów powietrznych (eVTOL) przez taksówki sterowane AI po hyperloop i drony dostawcze – mogłyby całkowicie odmienić sposób, w jaki przemieszczamy się w miastach. Wdrożenie ich wymagałoby jednak znacznych inwestycji w technologię, infrastrukturę i regulacje prawne. Takie innowacje nie tylko usprawniłyby codzienne życie, ale także uczyniłyby miasto liderem w dziedzinie nowoczesnego transportu.

Pomysł wolnego miasta w Polsce, czyli miasta z specjalnymi prawami i autonomią, nie jest z natury sprzeczny z prawem Unii Europejskiej, ale jego realizacja napotyka poważne wyzwania prawne. Polska jako członek UE podlega prawu unijnemu, które jest nadrzędne w wielu kluczowych obszarach, takich jak handel, konkurencja czy swobody obywatelskie, wobec prawa krajowego. Jeśli miasto miałoby własne regulacje handlowe lub cła, byłoby to sprzeczne z unią celną UE, która wymaga jednolitych taryf zewnętrznych i swobodnego przepływu towarów wewnątrz UE. Specjalne ulgi podatkowe lub subsydia dla firm w wolnym mieście mogłyby zostać uznane za niedozwoloną pomoc publiczną, która zakłóca konkurencję. Takie działania wymagają zgody Komisji Europejskiej i zgodności z unijnymi zasadami. UE gwarantuje swobodny przepływ osób, towarów, usług i kapitału. Jakiegokolwiek ograniczenia (np. specjalne wymagania dla mieszkańców lub firm) mogłyby naruszyć te zasady.

Pewna elastyczność jest jednak możliwa, zwłaszcza gdy podobnie jak inne państwa zaczniemy zgrabnie ignorować regulacje unijne, by uruchomić własne rozwiązania, np. w dziedzinie przemysłu dronowego, duszonego regulacjami UE, lub wprowadzimy deregulację punktową wolnego miasta, by nie być skrzepowanym gorsetem prawa unijnego.

Wreszcie, można by dla tego nowego miasta zaprojektować wzorcową tarczę powietrzną, by chronić je przed zagrożeniami hybrydowymi i wojennymi, czyli zastosować obronę antrydronową oraz antyrakietową, demonstrując zdolności naszego państwa w kluczowym regionie Intermarium do samodzielnego podejścia do tego zagadnienia i zdolności ochrony tego cennego miejsca, jakim byłby Stanisławów. To wspomogłoby rozwój AI, radarów, rakiet, laserów i innych cudów techniki własnej lub we współpracy z państwami naszego regionu. Byłoby to oczywiście w zamian za specjalne prawa inwestycyjne w wolnym mieście dla naszych geopolitycznych sojuszników w nowej erze.

Brzmi jak bajka, ale czym było osadnictwo miejskie na prawie magdeburskim? Czym była Gdynia, czym jest Dubaj, Singapur? Jeśli do Europy ma powrócić duch innowacji, to będą powstawać takie projekty. Ukraińcy myślą o czymś takim u siebie po wojnie. Zrobmy zatem coś swojego. Zwłaszcza że Stanisławów to najlepsza lokalizacja, nikt nie ma takiej w całej Europie.