



Jaka powinna być infrastruktura drogowa XXI wieku? Po pierwsze, wygodna dla użytkowników dróg. Po drugie, oszczędna dla państwa. Po trzecie, uwzględniająca możliwości wykorzystania nowoczesnych rozwiązań, sprawdzonych bądź to w innych krajach, bądź na naszym gruncie – odpowiada Instytut Jagielloński. W ostatnim przypadku chodzi o kształt elektronicznego systemu poboru opłat. W publikowanym poniżej stanowisku Instytut Jagielloński prezentuje pogląd na temat tego, jak należy zbudować optymalny system poboru opłat.

Ostatnia dekada zmieniła oblicze polskiej infrastruktury drogowej. Dzięki środkom pozyskanym z unijnych funduszy Polska nadrabia dziesięciolecie zaniedbań w zakresie inwestycji drogowych. Można spierać się o to, czy model współpracy z wykonawcami jest dobry, o to, czy koszty budowy dróg nie mogłyby być mniejsze – nie ulega jednak wątpliwości, że obecny rząd ma się czym pochwalić w zakresie nowoczesnej infrastruktury. Mamy już po czym jeździć – teraz czas, by jak najszybciej zabrać się za rozwiązanie kwestii: jak jeździć. W zakresie zarządzania ruchem Polska pozostaje wciąż w tyle za wieloma państwami Europy.

O ile w 2008 r. w Polsce było 330 km dróg ekspresowych i 663 km autostrad, to na koniec 2012 r. kierowcy mogli korzystać z 1366 km autostrad i 1097 km dróg ekspresowych. W zeszłym roku Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad oddała do użytku nieco ponad 300 km dróg ekspresowych i autostrad, zaś 677 km tras wyremontowano. Wedle planów w roku bieżącym do ruchu ma zostać włączonych ponad 380 km dróg obu klas.

Eksperci – w tym analitycy Instytutu Jagiellońskiego – zwracali w ostatnich

Instytut Jagielloński: Czas skończyć ze skansenem na polskich autostradach

Utworzono: czwartek, 27, marzec 2014 09:11 Instytut Jagielloński

miesiącach uwagę, że niezbędne jest jak najszybsze opracowanie przez rząd rozwiązań, które usprawnią system zarządzania ruchem na różnych poziomach. Zapowiedziano już przygotowania do budowy Krajowego Systemu Zarządzania Ruchem. Pozostaje kwestia uszczegółowienia procedury przetargowej, w tym podjęcia decyzji, czy budowa KSZR zostanie powierzona jednemu, czy też kilku wykonawcom. Miejmy nadzieję, że – inaczej, niż w przypadku nagłośnionej ostatnio przez media sprawy przekazania z budżetu państwa środków spółkom zarządzającym autostradami A1 i A2 – cała procedura będzie od początku do końca w pełni jawna i przejrzysta.

Usprawnienie warunków transportu drogowego zależy nie tylko od tego, kiedy ruszy Krajowy System Zarządzania Ruchem i jaki ostatecznie kształt przybierze. Mniej złożoną, ale równie istotną kwestią jest model pobierania opłat od kierowców na polskich autostradach.

Samochody o masie całkowitej poniżej 3,5 tony objęte są poborem opłat tzw. zamkniętym, opartym o stacje poboru opłat. Mówiąc kolokwialnie – to konieczność skorzystania ze specjalnego pasu wjazdu i wniesienia opłaty osobie upoważnionej do jej poboru. Każdy kierowca, który korzystał z płatnej autostrady, kojarzy to przede wszystkim z postojem w kolejce do wniesienia opłaty i przejazdem przez otwierany szlaban. Rozwiązanie archaiczne, ale cały czas stosowane w XXI wieku.

Wracając do kwestii poruszonej na wstępie niniejszego stanowiska: jak jeździć? Po pierwsze, wygodnie dla użytkowników dróg. Po drugie, oszczędnie dla państwa. Po trzecie, uwzględniając możliwości wykorzystania nowoczesnych rozwiązań, sprawdzonych bądź to w innych krajach, bądź na naszym gruncie.

Manualny zamknięty system poboru opłat nie spełnia żadnego z tych trzech wymogów. O tym, że jest uciążliwy dla kierowców, wspomniano wyżej. Nie ma również nic wspólnego z oszczędnością – zatrudnienie osób pobierających opłaty, utrzymywanie wydzielonych pasów na autostradach, szlabanów itp. kosztuje. Również z nowoczesnością nie ma nic wspólnego.

Rozwiązaniem jest wprowadzenie – bez zbędnej zwłoki – otwartego elektronicznego systemu poboru opłat (MLFF, Multi-Lane Free-Flow). To rozwiązanie eliminuje wady systemu zamkniętego. Zamiast bramek i szlabanów, a także konieczności uiszczania opłaty wyznaczonemu pracownikowi, mamy do czynienia z automatycznym poborem należności. Samochód wjeżdżający na autostradę musi mieć urządzenie pokładowe – tak samo, jak w przypadku obowiązującego od 2011 r. systemu poboru opłat od pojazdów o masie całkowitej powyżej 3,5 t (viaTOLL). Wjazd i zjazd z płatnego odcinka drogi rejestrowany jest automatycznie, tak samo automatycznie naliczana jest opłata.

Dzięki takiemu modelowi znikną utrudnienia w płynności ruchu – bez konieczności stania w kolejce do szlabanu nie będzie problemów przy wjeździe i zjeździe z autostrady. Takie rozwiązanie pozwoli też zaoszczędzić pokaźne środki, dziś wydawane na manualną obsługę poboru opłat.

Instytut Jagielloński: Czas skończyć ze skansenem na polskich autostradach

Utworzono: czwartek, 27, marzec 2014 09:11 Instytut Jagielloński

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju powinno jak najszybciej pochylić się nad możliwością wprowadzenia elektronicznego otwartego systemu poboru opłat – w trzech krokach. Pierwszym krokiem powinna być analiza potencjalnych oszczędności związanych z wdrożeniem nowego systemu. Krok drugi to analiza stanu prawnego: czy obecne rozwiązania prawne pozwalają na wdrożenie zmian, czy też niezbędne jest dokonanie nowelizacji określonych ustaw. Krokem trzecim powinno być rozważenie, jaki model systemu otwartego będzie najbardziej odpowiedni. Istnieje rozwiązanie w postaci wspomnianego systemu viaTOLL (będącego przedmiotem analiz Instytutu Jagiellońskiego od etapu jego wdrażania), ale trzeba wziąć pod lupę także inne modele.

Poszukując optymalnego kształtu elektronicznego systemu poboru opłat, urzędnicy muszą wziąć pod uwagę następujące kwestie:

- *Wybrany system powinien z jednej strony być jak najmniej kosztowny w budowie i użytkowaniu, ale też dawać maksymalne gwarancje niezawodności i bezpieczeństwa; mówiąc krótko – oszczędności tak, lecz nie kosztem jakości;
- *Procedura wyboru systemu powinna być maksymalnie przejrzysta;
- *Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju powinno zapewnić, że wybrany model elektronicznego systemu poboru opłat będzie gwarantował bezpieczeństwo danych wrażliwych; chodzi o dane dotyczące milionów kierowców;
- *System musi być skonstruowany w taki sposób, by łatwo i bez zbędnych kosztów mógł objąć nowe drogi;
- *Przy okazji prac nad systemem powinno się podjąć wszelkie możliwe działania, by MLFF objął również autostrady zarządzane przez prywatnych koncesjonariuszy; zaniebano to przy okazji wdrażania systemu viaTOLL – a skutki tego zaniebania są do dziś odczuwane i dla kierowców, i dla państwa.

W przypadku zastąpienia nieefektywnego i archaicznego systemu winietowego elektronicznym systemem poboru opłat od samochodów ciężarowych udało się wypracować jednomyślność przedstawicieli głównych sił politycznych. Istnieje ogromna szansa, że również w przypadku udogodnień dla kierowców na polskich autostradach polityka nie będzie przeszkodą do płynnego wdrożenia nowych rozwiązań. Inicjatywa spoczywa w rękach rządu – i warto (nie tylko ze względu na wyborczy kalendarz lat 2014-2015), by rząd tę inicjatywę podjął.

Źródło: Instytut Jagielloński <http://jagiellonski.pl/>