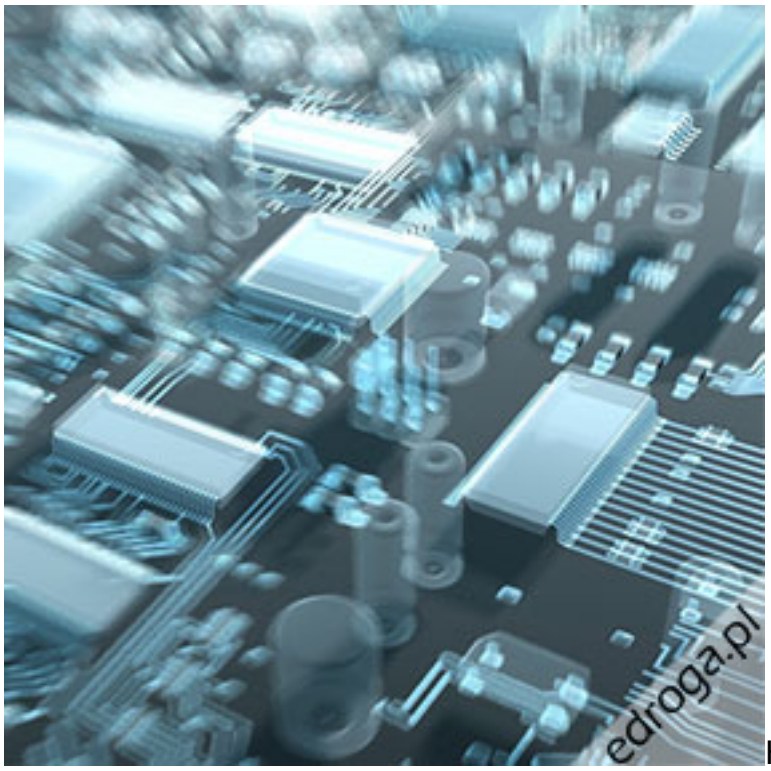
Czeskie doświadczenia z wdrożenia systemu eToll

Utworzono: poniedziałek, 07, czerwiec 2010 07:36 Agnieszka Serbeńska



Każdy z dotąd wprowadzonych w państwach Europy elektronicznych systemów poboru opłat był wdrożeniem indywidualnym i unikatowym. Wynika to z faktu, że nie ma jednolitych standardów i kraje wprowadzające systemy najpierw musiały je samodzielnie określić, biorąc pod uwagę własne oczekiwania i potrzeby. Różnice pomiędzy poszczególnymi krajowymi wdrożeniami związane są ponadto z etapami tworzenia koncepcji i budowy systemów, podczas których postępował dynamiczny rozwój technologii, oferujący coraz doskonalsze rozwiązania.

Proces przygotowań do budowy czeskiego elektronicznego sytemu poboru opłat rozpoczął się w 2004 roku od wykonania opracowań studialnych. W 2005 roku powstała specyfikacja przetargowa i wyłoniono wykonawcę systemu. W wyniku protestów i odwołań kontrakt z wykonawcą podpisano dopiero w marcu 2006 roku, co oczywiście wpłynęło na znaczne skrócenie czasu jego realizacji w stosunku do wcześniej zakładanych terminów. Wykonawca działał więc pod presją czasu.

System poboru opłat funkcjonuje w Czechach od 1 stycznia 2007 r., początkowo obowiązywał na niespełna 1 000 km dróg i dla pojazdów o masie 12 ton. W tej chwili obejmuje blisko 1 300 km dróg, tj. autostrady i część tras ekspresowych. Od stycznia 2010 roku opłaty systemu zostały też nałożone na pojazdy o masie do 3,5 tony.

System działa w technologii mikrofalowej. Wykorzystuje obecnie 500 tys. urządzeń pokładowych (OBU). W sieci funkcjonują 234 bramki. W systemie jest 15 biur obsługi klientów oraz 248 punktów, w których również świadczone są usługi związane z opłatami za korzystnie z dróg czy serwisowaniem urządzeń pokładowych. Działa także sekcja zajmująca się wykroczeniami i egzekucją opłat. Ponadto funkcjonuje strona internetowa systemu zawierająca informacje w wielu

Phoca PDF

językach.

W kolejnej fazie budowy systemu przewidywane jest połączenie technologii mikrofalowej i satelitarnej. Obecnie rozwijane są aplikacje telematyczne i prowadzone są testy sytemu hybrydowego.

Doświadczenia w budowie elektronicznego sytemu poboru opłat zdobywane były w trzech fazach, a więc na etapie przygotowania projektu, wyłaniania jego wykonawcy oraz na etapie wdrożenia. Wynika z nich, że w pierwszej kolejności należy dokonać szczegółowej analizy istniejących przepisów prawnych oraz przewidzieć wszelkie możliwe sytuacje, jakie mogą wyniknąć w realizacji projektu. W trakcie bowiem już samego wdrożenia trudno dostosowywać rozwiązania do istniejących faktów, natomiast każda zmiana wynikająca z wcześniej popełnionych błędów czy niedopatrzeń może skutkować wadami sytemu i opóźnieniami w jego uruchomieniu. Również na etapie przygotowań projektu należy przewidywać, to co zdarzyć się może w czasie eksploatacji i utrzymania systemu. Te kontrakty z reguły są długoletnimi, a więc w perspektywie należy liczyć się z wprowadzanymi do sytemu zmianami i udoskonaleniami wynikającymi z technologii i zasad inetroperacyjności.

Z kolei na etapie wyłaniania wykonawcy sytemu istotny jest klarowny, precyzyjny i transparentny sposób zapisów w specyfikacji warunków zamówienia. Projekt elektronicznego systemu poboru opłat jest multidyscyplinarny. Zatem specyfikacje i umowa kontraktowa muszą zawierać pewne granice tolerancji, by uniknąć sytuacji z których zamawiający zobligowany przepisami o zamówieniach publicznych, nie ma żadnego wyjścia w rozwiązaniu nieprzewidzianego problemu. Natomiast na etapie wdrożenia istotna jest ścisła współpraca wykonawcy i administracji drogowej, aby wprowadzany system spełniał swój cel i stawiane przed nim wymagania. Współpraca ta ma też znaczenie w momencie, kiedy administracja drogowa przejmuje od wykonawcy zarządzanie systemem.

Wdrożenie czeskiego sytemu pokazało jeszcze inne praktyczne doświadczenie. Początkowe obawy związane z systemem dotyczyły omijania przez kierowców płatnych odcinków dróg. Szczególnie miasta i gminy bały się rozjeżdżania ich dróg przez ciężkie transporty. Okazało się jednak, że rzadko się zdarza, by pojazdy zjeżdżały z głównych tras uchylając się przed ponoszeniem kosztów. W Czechach wskaźnik omijania odcinków płatnych jest na poziomie 3 procent.

Ciekawe spostrzeżenia odnoszą się też do praktyki stosowania zmiennych w ciągu dnia opłat, a więc wyższych bądź niższych w zależności od pory oraz natężeń ruchu. Okazuje się, że kierowcy ciężkich transportów nie podlegają presji wysokości taryf za przejazd. To raczej kierowcy samochodów osobowych są bardziej skłonni do planowania podróży w nawiązaniu do pór o niższych stawkach za przejazd.

Kolejny zastanawiający fakt dotyczy liczby wydanych urządzeń pokładowych. Jest ich dwa razy więcej niż zakładano wcześniej. Wynika to stąd, że przewoźnicy nagminnie pobierają nowe urządzenia, zamiast konsekwentnie pracować na pierwszym. Bywa więc, że w jednym pojeździe jest ich kilka. Urządzenie pokładowe

Phoca PDF

jest elementem kosztotwórczym w systemie poboru opłat. Zatem kwestią wymagającą rozpatrzenia jest wysokość stawki opłaty za urządzenie pokładowe – taka, by motywować kierowców do pobrania tylko jednego urządzenia.

AS

Materiał na podstawie prezentacji Dariusza Nachyła z firmy Deloitte na III Polskim Kongresie ITS „Małe pieniądze – duże korzyści; ITS sposobem na kryzys", Warszawa, 19-20 maja 2010 r.

Phoca PDF