

Konsekwencje wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 28, czerwiec 2010 12:28 Redakcja - edroga.pl



Planowane wdrożenie nowego systemu poboru opłat drogowych wiąże się dla Polski z wieloma wyzwaniami. Ekspertsi obecni na Konferencji Polskiego Kongresu Drogowego, która odbyła się 23 czerwca w Warszawie, wskazywali na wiele istotnych aspektów takich jak m.in. interoperacyjność systemu, skuteczność nadzoru nad egzekwowaniem opłat drogowych, a także zapobieganie ucieczkom samochodów ciężarowych na drogi lokalne. Wśród istotnych wątków dyskusji pojawiły się także możliwe opóźnienia we wdrożeniu nowego systemu.

KSOD to system opłat, który zastąpi obecny system winiet i obejmie samochody ciężarowe o masie powyżej 3,5 tony, a także autobusy. Zgodnie z zaprezentowanym w maju br. projektem rozporządzenia Ministerstwa Infrastruktury, polski system w 2014 roku obejmie ok. 4400 km dróg (autostrad, dróg ekspresowych i wybranych dróg krajowych), a docelowo aż 9000 km. Byłby to tym samym jeden z największych tego typu systemów w Europie. Za projekt odpowiedzialne jest Ministerstwo Infrastruktury i Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad. Prowadzony przez GDDKiA przetarg wyłoni niebawem wykonawcę tego systemu, który według założeń ma obowiązywać w Polsce od 1 lipca 2011 roku.

Drogowcy wyrazili obawy dotyczące zarówno dotrzymania terminu wprowadzenia KSOD, jak i wysokości opłat, które mogą znacząco podnieść koszty transportu. Niepokój budzi związana z tym możliwość ucieczki tranzytu na lokalne drogi w celu uniknięcia tych opłat. Oprócz niszczenia niedostosowanych do takich obciążeń szos, problemem będzie również większa wypadkowość. Nowy, elektroniczny system spełni swoją rolę jeśli będzie opłaty będą odprowadzane przez wszystkich i w odpowiedniej wysokości. W tym celu zatrudnionych zostanie ponad 500 nowych

inspektorów transportu drogowego.

Stanowisko Polskiego Kongresu Drogowego w sprawie społecznych i ekonomicznych konsekwencji wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych:

1. Perspektywa Polskiego Kongresu Drogowego

Organizacja sektora drogownictwa, której celem jest stworzenie warunków i miejsca dla dyskusji środowisk zawodowych i społecznych o kluczowych aspektach drogownictwa z udziałem przedstawicieli rządu, administracji i agencji rządowych, a także ekspertów.

2. Potrzeba budowania warunków dla społecznej akceptacji kluczowych rozstrzygnięć dla rozwoju i finansowania drogownictwa

PKD uważa, iż należy pozyskiwać społeczną akceptację dla kluczowych rozstrzygnięć związanych z infrastrukturą transportową. Dzięki temu można będzie uniknąć tworzenia arbitralnych rozwiązań w sprawach dotyczących milionów użytkowników dróg, a także przedsiębiorców sektora transportowego, koncesjonariuszy autostrad oraz organizacji spedycyjnych i logistycznych. Zapewni to także konsensus wokół kwestii związanych z perspektywami rozwoju regionalnego. Przetarg na dostawcę i realizację KSOD prowadzony przez GDDKiA jest okazją, aby poszukiwać wzajemnego zrozumienia dla nowego systemu poboru opłat wśród różnych grup interesariuszy, które będą mieć styczność z nowym systemem po jego wdrożeniu.

3. Doświadczenie jako gwarant akceptacji społecznej

Wdrożenie elektronicznego systemu poboru opłat powinno zostać powierzone konsorcjum z odpowiednim doświadczeniem w zakresie budowy i utrzymania infrastruktury drogowej, które wdrożyło analogiczny system o porównywalnej wielkości. Niezmiernie ważne jest, aby raz wdrożony system został zaakceptowany przez użytkowników dróg i nie wymagał w kolejnych latach modyfikacji organizacyjnych ani kosztownych rozszerzeń. Jedynie doświadczony partner będzie w stanie sprostać wyzwaniom organizacyjnym związanym z wdrożeniem systemu w krótkim terminie (mniej niż rok) i na tak dużą skalę (docelowo 9000 km dróg - zgodnie z projektem rozporządzenia Rady Ministrów).

Kluczowym aspektem z punktu widzenia akceptacji społecznej systemu jest jego sprawność od pierwszych godzin funkcjonowania. Należy za wszelką cenę uniknąć komplikacji z wdrożeniem KSOD, np. w postaci kolejek w punktach dystrybucji urządzeń pokładowych lub korków na drogach. Zapewnić to mogą takie przedsięwzięcia jak:

- sprawna dystrybucja zaawansowanych technologicznie, a zarazem intuicyjnych rozwiązań w obsłudze jednostek pokładowych (OBU);
- wprowadzenie wielu drożnych kanałów komunikacji z firmami i kierowcami;

Konsekwencje wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 28, czerwiec 2010 12:28 Redakcja - edroga.pl

- organizacja szkoleń i prezentacji systemu oraz urządzeń dla kierowców;
 - zapewnienie niskich kosztów obsługi urządzeń i systemu płatności.
-

4. Znajomość polskich warunków i możliwość elastycznego dopasowania się systemu do rozbudowywanego systemu dróg ekspresowych i autostrad

Z uwagi na planowany w najbliższych latach rozwój sieci dróg ekspresowych i autostrad system poboru opłat niezależnie od wybranej technologii, musi być bardzo elastyczny. Obecna infrastruktura drogowa w Polsce będzie w najbliższych latach znacznie rozbudowywana. Z tego powodu system musi zapewnić możliwość szybkiego i bezproblemowego rozszerzania sieci o odcinki nowe, a także o takie, które mogą służyć kierowcom do omijania dotychczasowych fragmentów płatnych. Krajowy System Opłat Drogowych powinien być przede wszystkim sprawnym narzędziem polityki transportowej państwa. Jedynie takie rozwiązanie pozwoli: uniknąć protestów i zapewnić efektywność ruchu drogowego w systemie free flow. W konsekwencji należy zadbać, aby Krajowy System Opłat Drogowych poprawił bezpieczeństwo na drogach lokalnych i zmniejszył na nich liczbę wypadków poprzez możliwość szybkiej reakcji na niespodziewane sytuacje i identyfikację oraz eliminację niepożądanych objazdów płatnych odcinków. Zdobycie akceptacji społecznej jest równie istotne w środowiskach spedycyjno-transportowych, jak i wśród społeczności lokalnych z terenów, na których przebiegają kluczowe szlaki komunikacyjne. Elastyczność systemu jest niezmiernie istotna także z punktu widzenia kształtowania polityki środowiskowej - system powinien zapewnić możliwość dostosowywania cen klas emisyjnych pojazdów w zależności od założonych celów ekologicznych.

System elektronicznego poboru opłat dla Polski musi być optymalny dla krajowych warunków, „skrojony na miarę”, stąd kluczowa będzie płynna współpraca wdrażającego konsorcjum ze stroną publiczną. Dotychczasowe doświadczenie i sukcesy w takiej współpracy w Polsce, jak również dogłębna znajomość lokalnych uwarunkowań są warunkiem koniecznym dla powodzenia całego przedsięwzięcia.

Należy również wyciągnąć wnioski ze skutków ekonomicznych wdrożenia dotychczasowego systemu winietowego. Zapewnienie możliwie największych wpływów do budżetu powinno stanowić priorytet, gdyż jedynie takie rozwiązanie pozwoli wyjść z drogowego impasu i uniknąć rozminięcia się rządowych prognoz z rzeczywistością. Tworzenie KSOD powinno być zharmonizowane z planem budowy dróg ekspresowych i autostrad, a także generować niezbędne środki na realizację tego ważnego społecznie celu.

Z uwagi na fakt, że opłata będzie pobierana od każdego pojazdu ciężarowego, za każdy przejechany kilometr odcinka płatnego, niezmiernie ważne będzie stworzenie odpowiedniego systemu kontroli i nadzoru. System ten z jednej strony powinien być

Konsekwencje wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 28, czerwiec 2010 12:28 Redakcja - edroga.pl

niezauważalny przez uczciwych przewoźników, a zarazem skuteczny i bezwzględnie wyłapujący wszelkie naruszenia. Jednocześnie sposób dokonywania opłat i rozliczeń powinien być jak najprostszy oraz dostosowany do realiów prowadzenia biznesu - ułatwiać, a nie zniechęcać. Z tego powodu wybrany partner - konsorcjum musi dysponować wiedzą, doświadczeniem i technologiami sprawdzonymi już na sieci drogowej przynajmniej tak dużej, jak jest docelowo planowana w Polsce. Doświadczenie to powinno również dotyczyć jednostek pokładowych (OBU) oraz sprawnego i przejrzystego rozliczania się i ściągania należności.

5. Interoperacyjność

Wdrożony system poboru opłat powinien gwarantować interoperacyjność ze wszystkimi systemami europejskimi w możliwie najkrótszym czasie w zgodzie z przepisami polskimi i europejskimi. Ten aspekt istotny jest zarówno z punktu widzenia krajowych firm transportowych, jak także i dla przewoźników z krajów, dla których Polska jest krajem tranzytowym oraz z krajów będących głównymi partnerami handlowymi Polski. Podczas gdy wprowadzenie europejskiej usługi opłaty elektronicznej w najbliższych latach musi być wytyczną dla budowy polskiego systemu, już teraz należy podjąć wysiłki na rzecz osiągnięcia szybszej i realnej interoperacyjności, zwłaszcza, że jest to technologicznie możliwe. W tym celu należy dążyć do wykorzystania licznych jednostek pokładowych z systemów zagranicznych będących już w posiadaniu krajowych i zagranicznych kierowców. Rozwiązanie takie przyczyniłoby się także do zmniejszenia ogólnych kosztów systemu polskiego i byłoby korzystnie odebrane przez istniejących użytkowników.

Rząd powinien dodatkowo podjąć wysiłki w celu umożliwienia współpracy międzynarodowej z państwami, gdzie funkcjonują największe europejskie systemy. Za jeden z przykładów może służyć współpraca pomiędzy Austrią i Niemcami, dzięki której w roku 2011 osiągnięta będzie pierwsza na świecie interoperacyjność pomiędzy systemem DSRC i satelitarnym. Dzięki temu rozwiązaniu kierowcy wykorzystujący niemieckie urządzenia satelitarne nie będą musieli instalować dodatkowych urządzeń, aby płacić za wykorzystanie dróg w austriackim systemie DSRC. Polska mogłaby wypracować podobne rozwiązania i automatycznie znaleźć się w wśród liderów i rozgrywających wyznaczając europejskie standardy w dziedzinie integracji systemów poboru opłat.

6. Zdolność zorganizowania finansowania dla systemu

W obecnej sytuacji budżetowej niezmiennie istotne jest, aby każda możliwa złotówka w budżecie drogowym inwestowana była w rozbudowę i modernizację autostrad oraz dróg. Wdrożenie systemu nie musi wiązać się z dodatkowymi znaczącymi wydatkami, ale może być sfinansowane przez wybrane konsorcjum i obsługiwane z przyszłych przychodów. W celu dotrzymania terminu realizacji niezmiennie istotna będzie zdolność konsorcjantów do zorganizowania finansowania takiego systemu. Mimo że najgorsza sytuacja związana z kryzysem na rynkach finansowych wydaje się być już za nami, to w obecnych warunkach kluczowa dla zorganizowania finansowania dłużnego będzie reputacja i siła finansowa wybranego konsorcjum.

Konsekwencje wprowadzenia Krajowego Systemu Opłat Drogowych w Polsce

Utworzono: poniedziałek, 28, czerwiec 2010 12:28 Redakcja - edroga.pl

Polski Kongres Drogowy rekomenduje, aby oprzeć się w tym względzie na sprawdzonych parterach i projektach referencyjnych - z korzyścią zarówno dla budowy i funkcjonowania systemu, jak i rozszerzania polskiej sieci autostrad, dróg ekspresowych oraz krajowych.

7. Udział firm zainteresowanych długoterminowym rozwojem na polskim rynku

W interesie rozwoju sektora drogownictwa oraz firm technologicznych, w projekcie KSOD powinny uczestniczyć firmy, których długoterminowe perspektywy związane są z rynkiem usług w Polsce, zaś pozyskane środki finansowe pozwolą na rozwój kompetencji i zasobów ludzkich w tym zakresie.

Polski Kongres Drogowy