



Gdy mówimy o unowocześnieniu i przebudowie polskiej sieci drogowej to mamy na myśli równomierny rozwój sieci drogowej w całym kraju i utrzymanie na niej jednolitych standardów. Jest jasne, że nie staramy się o to dla siebie, czyli dla drogowców – ale w interesie wszystkich korzystających z dróg, w interesie zapewnienia warunków dla ludzkiej mobilności. Mobilność rozumiana jest jako swobodne przemieszczanie się ludzi i towarów w sensie fizycznym, ale również jako rozprzestrzenianie się idei i informacji. Zarządzanie drogami i transport drogowy nie są przecież żadną enklawą, do której nie stosują się kierunki zmian obserwowane już nie tylko w samej gospodarce, ale w całej cywilizacji.

Wiemy, że za początek tworzenia społeczeństwa informacyjnego w Europie uznaje się publikację w roku 1994 raportu Bangemana „Europa i Społeczeństwo Globalnej Informacji. Zalecenia dla Rady Europy”. Wśród zaproponowanych w nim 10 inicjatyw w celu rozwoju nowoczesnych technik teleinformacyjnych, było także zarządzanie ruchem drogowym. Konsekwencją tego jest obserwowany dynamiczny rozwój zastosowań technologii informatycznych dla usprawniania ruchu, budowania efektywnych systemów transportowych.

Nie ulega wątpliwości, że te kwestie będą nabierały znaczenia w bliższej i dalszej przyszłości. Niedawno został opublikowany dokument Unii Europejskiej pod nazwą „Biała Księga. Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu”. Zawiera on wiele bezpośrednich odniesień do zastosowań technologii informatycznych, a także warunków funkcjonowania transportu drogowego. Przypomnę tylko kilka najważniejszych haseł, stanowiących zapowiedzi konkretnych działań i tego, co nas czeka we wcale nieodległej perspektywie.

Europie potrzebna jest „sieć bazowa” korytarzy transportowych pozwalających na wydajny i niskoemisyjny transport dużych, skonsolidowanych ilości towarów i pasażerów. Co dla nas szczególnie ważne zauważono, że między wschodem a zachodem Unii występują znaczne różnice w zakresie infrastruktury transportowej. Kontynent europejski musi zostać zjednoczony również pod względem infrastruktury.

W ramach sieci bazowej należy szeroko stosować narzędzia informatyczne pozwalające na uproszczenie procedur administracyjnych, śledzenie ruchu i pochodzenia towarów oraz optymalizację harmonogramów i przepływu ruchu (e-Freight). Należy zachęcać do ich stosowania poprzez wprowadzenie wymogu stosowania ich w infrastrukturze TEN-T.

Sieć bazowa musi zapewniać skuteczne połączenia multimodalne między stolicami UE oraz pozostałymi ważnymi miastami, portami morskimi i lotniczymi oraz przejściami granicznymi, jak również innymi ważnymi centrami gospodarczymi. Jej rozwój powinien koncentrować się na ukończeniu budowy brakujących połączeń (w szczególności odcinków transgranicznych i „wąskich gardeł” lub obwodnic), na modernizacji istniejącej infrastruktury, na budowie terminali multimodalnych i na tworzeniu miejskich centrów konsolidacji logistycznej.

Należy ograniczyć dostawy indywidualne, które są najmniej wydajną częścią podróży, do jak najkrótszego odcinka. Stosowanie inteligentnych systemów transportowych przyczynia się do zarządzania ruchem w czasie rzeczywistym oraz do ograniczenia czasu dostawy i zatorów na ostatnich odcinkach. Taki transport mógłby być prowadzony za pomocą niskoemisyjnych miejskich samochodów ciężarowych.

Samochody ciężarowe będą wykorzystywane do transportu towarów na bliskie i średnie odległości (do ok. 300 km), na większych odległościach będą zachęty do wyboru alternatywnych rozwiązań transportowych (transport kolejowy, wodny). Oznacza to konieczność poprawienia wydajności samochodów ciężarowych poprzez rozwój i wprowadzenie nowych silników, bardziej ekologicznych paliw, stosowanie inteligentnych systemów transportowych. Do 2030 r. 30% drogowego transportu towarów na odległościach większych niż 300 km należy przenieść na inne środki transportu, np. kolej lub transport wodny, zaś do 2050 r. powinno to być ponad 50% tego typu transportu.



Przejdźcie na pełne zastosowanie zasad „użytkownik płaci” i „zanieczyszczający płaci” konieczne jest dla zapewnienia finansowania przyszłych inwestycji w dziedzinie transportu. Koszty transportu powinny być odzwierciedlone w jego cenie. Oznacza to, że opłaty i podatki związane z transportem należy poddać restrukturyzacji pozwalającej na szersze zastosowanie tych dwóch zasad, tak by całkowite obciążenie dla sektora uwzględniało całkowite koszty transportu, łącznie z kosztami infrastruktury i kosztami zewnętrznymi. Koszty takich efektów zewnętrznych jak hałas, zanieczyszczenie powietrza i zatory komunikacyjne można zinternalizować dzięki opłatom za korzystanie z infrastruktury. Niedawny wniosek Komisji dotyczący zmiany tzw. dyrektywy o eurowinietych stanowi pierwszy krok na drodze do uzyskania większego stopnia internalizacji kosztów wytworzonych przez samochody ciężarowe. Dalsze działania będą polegać na analizie stopniowego wprowadzania obowiązkowego zharmonizowanego systemu internalizacji dla pojazdów komercyjnych w całej sieci międzymiastowej, co położy kres obecnej sytuacji, w której przewoźnicy międzynarodowi pragnący bez przeszkód poruszać się na płatnych drogach Europy potrzebują eurowiniety, pięciu winiety krajowych i ośmiu różnych naklejek i kontraktów.

Już ten, pobieżny z konieczności, przegląd spraw poruszonych w Białej Księdze pokazuje jak ważnym i aktualnym tematem jest sprawa elektronicznego poboru opłat dla samochodów ciężarowych i autobusów, bo już 1 lipca przestaną u nas obowiązywać winiety i wdrożymy nowy system opłat.

Zbigniew Kotlarek
prezes Zarządu Stowarzyszenia
Polski Kongres Drogowy