



Konflikt pomiędzy pragnieniem jazdy

po dobrej i luźnej drodze a koniecznością zapłaty za ten komfort ma wymiar społeczny i polityczny. Społeczny, bo oznacza ponoszenie kolejnych finansowych obciążeń nie tylko bezpośrednio przez prywatnego użytkownika drogi, ale też w konsekwencji w cenach dóbr, które do konsumenta pokonują wielokilometrowe trasy. Polityczny z kolei wymiar oznacza determinację władz i też ich odwagę we wprowadzaniu danin za dostęp do dróg. W tym przypadku proces wprowadzania myta napotyka na opór i publiczną krytykę. Mamy z tym do czynienia teraz, kiedy zbliża się termin uruchomienia Krajowego Systemu Poboru Opłat viaTOLL. Wzbudza on niepokój firm transportowych o ich kondycję ekonomiczną i dalsze funkcjonowanie na rynku przewozów. Budzi też niepokój samorządów miast, których obwodnice znajdują się w sieci dróg objętych opłatą. Inne jednostki administracji terytorialnej obawiają się z kolei o to, co stanie się z ich drogami, gdy ruch ucieknie z płatnych odcinków. Zagadnienia te szczególnie uwidaczniamy w portalowej publicystyce na przełomie kwietnia i maja.

Czy bać się myta? Pytanie to staje się ważkie wobec mechanizmu jaki coraz poważniej rozważają polskie miasta, czyli opłat za wjazd do centrów aglomeracji. Na pewno jeszcze poczekamy na wdrożenie pierwszych tego typu rozwiązań. Warto więc sięgnąć do doświadczeń miast europejskich, które już mają wieloletnie doświadczenia w funkcjonowaniu takich opłat. Ich wprowadzanie bywało opłacone polityczną banicją podejmujących tak trudne decyzje. Jednak cel uświęca środki i jak pokazuje praktyka korzyści z tego są wielorakie. Zapraszamy do lektury materiału o istocie współczesnego myta - publikacja Jacka Wesołowskiego „Myto śródmiejskie XXI wieku”.



W tym miejscu warto wspomnieć o jeszcze jednej opłacie, a w zasadzie o karze, jaką przewoźnicy mogą ponieść z tytułu dewastowanych dróg transportami ~~niespełniającymi wymaganych norm masy całkowitej i nacisków na oś~~. Coraz powszechniej na naszych drogach będziemy mieli do czynienia z inteligentnymi systemami selekcjonującymi przeciążone transporty. Wagi sprawdzające i kamery rejestrujące takie pojazdy precyzyjnie wskażą łamiących przepisy. Egzekucja kar w tym przypadku będzie skuteczna. Warto jednak zaznaczyć, że opłata z tytułu kary nie powinna budzić żadnych wątpliwości, bo służy ona przede wszystkim ochronie naszych dróg, zapewnieniu im możliwości jak najdłuższego okresu eksploatacji w jak najlepszym stanie technicznym. O tym, jaki system zbudowali polscy inżynierowie, w publikacji: „ISKIP w ochronie dróg”.

Agnieszka Serbeńska

redaktor naczelna edroga.pl