



# MAREK CYWIŃSKI

## CZŁOWIEK NA DRODZE TECHNOLOGII

W lipcu tego roku minie osiem lat od wprowadzenia do Polski e-systemu poboru opłat drogowych viaTOLL. Na jego budowę, utrzymanie i rozszerzenie z publicznych pieniędzy wydano przez ten okres około 1,4 mld zł. To nie do pomyślenia, ale dziś ważą się jego losy.

ViaTOLL to według mnie skuteczne narzędzie pozyskiwania funduszy na modernizację i budowę dróg. Każda złotówka zebrana od przewoźników poruszających się po polskich drogach trafia bezpośrednio do Krajowego Funduszu Drogowego (KFD) – to ponad 2 mld zł w samym 2018 r. Przychody wygenerowane przez system viaTOLL mogłyby być jednak jeszcze większe, gdyby sieć dróg objętych elektronicznym systemem poboru opłat rozrastała się w taki sposób, jak planowano w 2010 r.

### PLANY A RZECZYWISTOŚĆ

Kiedy w 2011 r. jako Kapsch uruchamialiśmy viaTOLL, mowa była o tym, że do 2018 r. sieć dróg płatnych objętych systemem będzie wynosiła około 7 tys. km. Tymczasem do dziś opłaty pobierane są zaledwie na 3660 km. To połowa planu. Niezrealizowanie założeń wynika przede wszystkim z decyzji kolejnych rządów i opóźnień w budowie dróg. Również decyzja o zmianie operatora wpłynęła na zastopowanie rozwoju systemu poboru opłat.

Pod koniec 2018 r. Kapsch przestał zarządzać viaTOLL, a funkcję tę przejęła Główna Inspekcja Transportu Drogowego. Wówczas GiTD zapowiedziała, że w ciągu dwóch–trzech lat zamierza zbudować i przygotować do wdrożenia zupełnie nowy model opłat drogowych. To błąd. W moim przekonaniu zmiana organów nadzorujących czy zarządzających systemem viaTOLL nie powinna mieć wpływu na kwestie związane z jego rozwojem. Na skutek tej decyzji mamy teraz do czynienia z sytuacją absurdalną: mimo że z roku na rok wzrasta liczba kilometrów dróg krajowych i autostrad, a więc rosną wydatki potrzebne na ich utrzymanie i modernizację, środki

na koncie KFD topnieją, ponieważ kierowcy jeżdżą nowo oddanymi odcinkami tras za darmo. Pod koniec roku to będzie 800 km dróg niewłączonych do systemu viaTOLL. Łątwo policzyć, ile środków KFD przez to traci.

### TECHNOLOGIA POWINNA SŁUŻYĆ POPRAWIE

Druga sprawa to decyzja rządu, by zastąpić viaTOLL zupełnie nowym rozwiązaniem opartym na technologii satelitarnej (GNSS). Jestem temu przeciwny – to nieuzasadnione ekonomicznie zastępowanie dobrze funkcjonującego, szczelnego i efektywnego kosztowo systemu nowym rozwiązaniem. Zmiana dla samej zmiany jest według mnie bez sensu. To nie jest bowiem tak, że system satelitarny jest nowoczesny, a viaTOLL, który jest oparty na technologii mikrofalowej (DSRC), przestarzały. Zarówno jeden, jak i drugi może być wzbogacany o dodatkowe funkcjonalności (np. o moduły służące do odczytywania tablic rejestracyjnych bądź ważenia pojazdów, by wspierać walkę z przemytem papierosów i alkoholu, wyłudzenia VAT i służyć kontroli granic Polski). Cała rzecz w tym, żeby wiedzieć, jak dopasować wdrożone już rozwiązanie do bieżących potrzeb użytkowników i warunków panujących w danym kraju.



Technologia ma to do siebie, że można ją doskonalić. Powinna służyć ludziom, przyczyniać się do poprawy warunków życia. Ale powinna też być opłacalna kosztowo.



**dr Marek Cywiński:** doktor nauk technicznych, wieloletni wykładowca Politechniki Śląskiej, doradca naukowy kilku hut. Karierę korporacyjną rozpoczął od Stalexport S.A., gdzie pełnił funkcję Dyrektora ds. Restrukturyzacji i Rozwoju oraz Dyrektora ds. Strategii. Następnie pracował w Stena Metal na stanowisku Dyrektora Zarządzającego, był również prezesem PRInż-1 Sp. z o.o. w grupie Polimex. Od 2010 r. Dyrektor Zarządzający Kapsch Telematic Services sp. z o.o. – wykonawcy elektronicznego systemu poboru opłat viaTOLL.

Według mnie technologia mikrofalowa była i jest dla polskich warunków dobra – pytanie, czy jej potencjał będą umieli wykorzystać decydenci. Warto przy tym pamiętać, ile funduszy publicznych zainwestowano w budowę i utrzymanie viaTOLL. Moim zdaniem nie wolno tego spisać na straty. Zamiast więc rozważać zmianę modelu poboru opłat drogowych, należałoby zastanowić się nad przygotowaniem obecnego systemu do współpracy z systemami funkcjonującymi w innych krajach UE w ramach jednolitej usługi europejskiej. Na taki krok w 2018 r. zdecydowała się Szwajcaria, a wcześniej – Austria. Myślę, że należy wziąć z tych krajów przykład.

Jakiś czas temu mówiło się też, że Polska zamiast viaTOLL powinna wzorem Węgier mieć system oparty o nawigację satelitarną, głównie ze względu na stosunkowo niskie koszty wdrożenia satelitarnego systemu poboru opłat. Prawda jest jednak taka, że w polskich realiach model węgierski się nie sprawdzi, bo jest nieszczerly. A jeśli w Polsce chcemy, by opłaty drogowie stanowiły źródło finansowania inwestycji drogowych, nie możemy pozwolić sobie na budowanie systemu, który użytkownicy łatwo mogą ominąć.

#### TRZECIA DROGA

Rozwiązaniem, które ewentualnie można by wziąć pod uwagę, jest wprowadzenie systemu, który łączy w sobie technologię satelitarną oraz technologię mikrofalową. Taki hybrydowy system mógłby objąć całą sieć dróg płatnych poprzez wykorzystanie technologii mikrofalowej na drogach pierwszej kategorii, tj. na autostradach i drogach ekspresowych, a na płatnych odcinkach dróg drugiej kategorii – automatyczne przełączanie się na technologię satelitarną. Takie hybrydowe rozwiązanie pozwoliłoby z jednej strony zmniejszyć koszt obsługi systemu na dużo większej sieci dróg, a z drugiej zapewniłoby elastyczność poboru opłat na drogach niższej kategorii.

Co ważne, zastosowanie rozwiązania hybrydowego byłoby również dużo bardziej efektywne kosztowo niż całkowita zamiana systemu opartego na technologii DSRC na system bazujący na GNSS. Z kolei system bazujący wyłącznie na technologii satelitarnej miałby rację bytu, tzn. byłby efektywny kosztowo, jeżeli sieć dróg płatnych w Polsce rozrosłaby się do co najmniej 15 tys. km. A do tego nam jeszcze daleko. 