Płatny wjazd do centrum miast?

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 22, czerwiec 2013 00:00
Barbara Łączna
Odsłony: 1854

Miasta coraz częściej wdrażają inteligentne systemy transportowe. Na razie są to przede wszystkim rozwiązania klasyczne, związane z zarządzaniem ruchem i systemami informacji. Choć samorządy interesują się również bardziej zaawansowanymi rozwiązaniami, jak np. wprowadzenie stref płatnego wjazdu lub tzw. ekostref, uniemożliwia im to brak odpowiednich przepisów.

– Świadomość w miastach, co do sensowności takich rozwiązań dość istotnie wzrasta. Jest już kilka takich, które głośno mówią o tym, że jednym ze sposobów likwidacji problemów komunikacyjnych, a przynajmniej ich zmniejszenia, jest wprowadzanie stref ograniczonego dostępu, wspartego bodźcami ekonomicznymi, a nie wyłącznie znakami zakazu – mówi Agencji Informacyjnej Newseria Marek Cywiński, dyrektor generalny Kapsch Telematic Services.

Rozwiązania takie opierają się o systemy informatyczne i są praktycznie niewidoczne dla kierowców. Dzięki rozpoznawaniu numerów rejestracyjnych możliwe jest np. łatwe zróżnicowanie opłat w zależności od typu pojazdu czy ilości emitowanych przez niego spalin.

– Przykładem jest Mediolan, gdzie wprowadzenie tzw. Ecopass spowodowało zmniejszenie zanieczyszczenia cząstkami stałymi o 57 proc. w ciągu pierwszego roku – podaje przykład Cywiński.
Na razie polskie miasta rozstrzygają przetargi na bardziej tradycyjne ITS-y, oparte na zarządzaniu ruchem i informacji dla kierowców. Cywiński uważa, że samorządy przekonały się, że dzięki tym rozwiązaniom mogą poprawić komunikację w mieście bez kosztownych inwestycji w infrastrukturę. Przykłady miast, które w ostatnim czasie rozstrzygnęły przetargi to Koszalin, Rzeszów, Poznań i Białystok.

– Liczymy, że w przyszłym horyzoncie czasowym rozwój inteligentnych systemów transportowych w polskich miastach będzie dofinansowany – mówi Andrzej Arendarski, prezesa Krajowej Izby Gospodarczej.

Jego zdaniem, na inteligentnych rozwiązaniach korzystają nie tylko miasta i mieszkańcy, ale i firmy, które będą przy ich wdrażaniu współpracować.

– Taki system ma zapewnić zielone światło na drodze i komuś zostanie powierzone jego wdrożenie, będą więc w to zaangażowane firmy. W Polsce jest dużo firm informatycznych, dla których działania tego typu nie są problemem, mówię o zaprojektowaniu systemu, implementacji, a później utrzymaniu. To jest dla nich pole do popisu – podkreśla prezes KIG. *– Z drugiej strony płynność ruchu jest niezbędna, żeby zmniejszyć koszty transportu. Wszystko się ze sobą łączy.*
Koszt wdrożenia systemu może wahać się w zależności od skali od kilku do kilkudziesięciu milionów złotych. Londyn wydał na nowoczesne rozwiązania aż 300 milionów funtów, ale Cywiński podkreśla, że miejskie ITS-y można budować etapami.

– Na tym właśnie polega możliwość budowania „z klocków" rozwiązań dopasowanych do potrzeb poszczególnych samorządów. Interoperacyjność poszczególnych systemów i rozwiązań jest wspierana legislacyjnie zarówno przez prawodawstwo europejskie, jak i polskie. Oznacza to, że miasta mogą budować z tych „klocków" tak długo, jak długo będą one mogły ze sobą w przyszłości współpracować, zarówno na poziomie lokalnym, jak i ogólnokrajowym czy też ponadnarodowym – zaznacza dyrektor generalny Kapsch Telematic Services.

Phoca PDF

Kategoria: Komunikacja i Transport
Opublikowano: sobota, 22, czerwiec 2013 00:00
Barbara Łączna
Odsłony: 1854

Na razie miasta gromadzą wiedzę. Do wzrostu ich świadomości w dużym stopniu przyczyniła się skuteczność elektronicznego poboru opłat viaTOLL. Według Cywińskiego ten przykład pokazuje, że inteligentne systemy transportowe mogą realnie wpływać na poprawę warunków życia mieszkańców. Obecnie viaTOLL jest największym ITS-em w Polsce. Kapsch jest europejskim liderem w tym segmencie rynku – dostarczył cztery z sześciu krajowych systemów poboru opłat dla ciężarówek w Europie. Firma ma duże doświadczenie w systemach opartych o technologię radiową i satelitarną. Rynek ITS w miastach jest jednak bardziej zróżnicowany.

– Kapsch bierze udział w przetargach na rozwiązania miejskie. Tu rynek jest znacznie bardziej zdywersyfikowany niż w przypadku systemu elektronicznego poboru opłat. W związku z tym i konkurencja jest większa – mówi Cywiński. *– Jednak jest to segment, w którym Kapsch istnieje i na pewno będziemy chcieli rozwijać ten biznes w Polsce.*

Według niego kolejnym krokiem w rozwoju systemów ITS w naszym kraju jest wprowadzanie śródmiejskich płatnych stref wjazdu. Kapsch wdrożył już takie rozwiązania w kilkudziesięciu europejskich miastach. W Polsce nie istnieją jeszcze w żadnym mieście. Jak podkreślają przedstawiciele krakowskiego urzędu miasta, jest to rozwiązanie niemożliwe z prawnego punktu widzenia. Przepis umożliwiający taki krok zniknął z ustawy o drogach publicznych w 2003 r. Cywiński podkreśla, że nie zna powodów tej decyzji, ale prawo musi zostać zmienione, by miasta mogły w pełni zarządzać podległą im infrastrukturą, w tym również efektywnie pozyskiwać środki na jej utrzymanie.

Źródło: www.newseria.pl

Phoca PDF