

Polskie autostrady to skomplikowana układanka – tłumaczy Tomasz Emiljan, szef Departamentu Infrastruktury NIK. Przeplatają się w niej odcinki zarządzane przez prywatnych koncesjonariuszy i GDDKiA. Każdy odcinek to kolejny szlaban, a każdy szlaban zwiększa prawdopodobieństwo zablokowania ruchu. Boleśnie odczuli to kierowcy podczas kilku wakacyjnych weekendów. Jak rozwiązać ten problem?

W opinii wielu kierowców korki przy punktach poboru opłat stawiają pod znakiem zapytania sens korzystania z autostrad. - *Autostrady korkują się, bo to skomplikowana sieć odcinków poprzedzielana zwęzleniami i szlabanami* - tłumaczy dyr. Departamentu Infrastruktury NIK Tomasz Emiljan. I podaje przykład trasy A2. Kierowca wyjeżdżający z Warszawy w kierunku na zachód najpierw mija niedokończone bramki w okolicach Pruszkowa, potem wjeżdża na płatny odcinek autostrady zarządzanej przez Generalną Dyрекję Dróg Krajowych i Autostrad Stryków Konin, następnie wjeżdża na płatną autostradę wielkopolską, bezpłatną obwodnicę Poznania i ponownie na koncesyjny odcinek Tomysł-Świecko. W okresach zwiększonego ruchu taka przeplatanka powoduje korki. W wakacyjne weekendy dochodziło do nich także na autostradzie A1 i A4, którymi kierowcy próbowali dotrzeć nad morze lub w góry.

Jak rozwiązać ten problem? Możliwości jest kilka. Pierwszą jest doraźne, ręczne sterowanie przepustowością punktów poboru opłat. Polega ono na zwiększaniu liczby bramek na autostradach odpowiednio na wjazdach lub wyjazdach do czasu rozładowania korka. - *Niestety, do takiego rozwiązania przystosowano tylko jeden odcinek autostrady w Polsce* - tłumaczy Emiljan.

Możliwe byłoby za to porozumienie zarządców autostrad z Ministrem Infrastruktury i Rozwoju w sprawie wspólnego rozliczania się za przejazd płatnymi odcinkami dróg. Wspólne rozliczenie to mniej bramek i większa przepustowość ruchu - rozwiązanie korzystne dla kierowców, którzy nie musieliby płacić za każdym razem, gdy wjeżdżają na kolejny odcinek autostrady.

Są kraje, w których funkcjonują tzw. winiety (np. Austria i Szwajcaria). Kierowca wykupuje abonament i korzysta z autostrad bez żadnych ograniczeń. - Przy takim systemie znikają bramki i przestoje, problemem są za to kierowcy unikający opłat - wyjaśnia Emiljan. - Przez krótki czas winiety funkcjonowały również w Polsce, jednak eksperci są zdania, że ponowne ich wprowadzenie w naszym kraju nie będzie dobrym rozwiązaniem.

Większość specjalistów wskazuje dziś na system viaTOLL stosowany w przypadku ciężarówek. Wprowadzony również w samochodach osobowych skróciłby czas oczekiwania na bramkach. Samochód wyposażony w urządzenie elektronicznego poboru opłat musiałby tylko zwolnić w wyznaczonym miejscu, a system dokonałby płynnej weryfikacji i otworzył szlaban, umożliwiając łatwy i prosty wyjazd z autostrady.

- *Elektronizacja bramek to sprawdzone rozwiązanie* - podkreśla Emiljan. Doświadczenia z systemem viaTOLL, potwierdzone również ostatnimi kontrolami NIK, pozwalają przypuszczać, że to skuteczny sposób na pozbycie się korków z autostrad. Co nie oznacza, że najłatwiejszy dla kierowców.

Zyskają na nim na pewno sami zarządcy dróg. Elektronizacja bramek przyniosłaby im większe zyski, bo korki obniżają przepustowość autostrad, a w konsekwencji także przychody. Kierowcy z kolei musieliby załatwić szereg formalności, co w przypadku jednorazowego przejazdu przez autostradę może być uznane przez niektórych za uciążliwe. Mimo wszystko chyba nie bardziej od kilkudziesięciu minut stania w

Wstydlivy problem polskich autostrad

Kategoria: Komunikacja i Transport

Opublikowano: poniedziałek, 22, wrzesień 2014 00:00

Rafał Rudka

Odsłony: 1418

korku.

Źródło: NIK