

Bank Światowy chce opłat za drogi miejskie

30 września 2013

Użytkownicy dróg powinni w większym stopniu ponosić koszty ich utrzymania – uważa Bank Światowy. Jednym z pomysłów na utrzymanie infrastruktury mogłoby być rozszerzenie opłat za przejazd nie tylko dla samochodów ciężarowych, ale także osobowych, zwłaszcza w miastach.

„O ile wszyscy godzimy się na to, że płacimy za dostęp do infrastruktury kolejowej, o tyle bardzo ciężko przychodzi nam owoić się z myślą, że korzystanie z infrastruktury drogowej też wiąże się z kosztami” – przekonuje Radosław Czapski, koordynator projektów transportowych i infrastrukturalnych w Banku Światowym. „Jesteśmy zdania, że przyszłość finansowania infrastruktury drogowej leży w tego rodzaju schematach, gdzie w coraz większym stopniu użytkownicy będą pokrywali koszty swoich podróży samochodem.”

Obecnie w Polsce samochody osobowe płacą za przejazd większością autostrad. Samochody o masie przekraczającej 3,5 t są objęte elektronicznym poborem opłat na autostradach, drogach ekspresowych oraz niektórych drogach krajowych w ramach systemu viaTOLL. Do końca tego roku sieć dróg płatnych dla pojazdów ciężarowych obejmie niemal 2,7 tys. km. Ponadto w cenie paliwa zawarta jest tzw. opłata paliwowa, która jest przeznaczana na naprawę i utrzymanie dróg. W tym roku wynosi ona ok. 10 gr na litr benzyny i ok. 26 gr na litr oleju napędowego.

Czapski zauważa, że system płatnych dróg i opłaty paliwowej w Polsce jest krokiem w dobrym kierunku, ale należy liczyć się z jego rozbudową. W niektórych krajach pojawiły się już pomysły, by wprowadzić powszechny pobór opłat. Najważniejsze jest jednak rozszerzenie opłat dla ciężkich samochodów.

„Z punktu widzenia gospodarczego ważne jest to, że przeładowana ciężarówka niszczy nawierzchnię, a w związku z tym powoduje konieczność remontu kilkadziesiąt, a czasem nawet kilkaset razy bardziej niż samochód osobowy pasażerski czy nawet autobus” – podkreśla Czapski.

Z punktu widzenia kosztów infrastruktury drogowej konieczne jest też przeniesienie większej części ładunków na tory. Czapski zaznacza, że dużą szansą dla Polski są środki unijne, które w nowej perspektywie budżetowej na lata 2014-2020 będą w większym stopniu przeznaczone na kolej. Pozwoli to na modernizację torów i przyspieszenie jazdy pociągów, zarówno towarowych, jak i pasażerskich.

„Przy dobrze zorganizowanych opłatach za transport kolejowy, przy dobrze odnowionej infrastrukturze, przewozy transportem towarowym mogą odciążyć trochę ciężarówki, które jeżdżą po polskich drogach, także z korzyścią dla bezpieczeństwa w ruchu drogowym” – ocenia Czapski. „Cokolwiek udałooby się przenieść na szyny, które mają większe nośności, i oszczędzić przez to infrastrukturę drogową, to także przełoży się na poziom nakładów na drogi. Będziemy mogli trochę rzadziej remontować drogi i może będzie nas to kosztowało trochę mniej.”

W nowej unijnej perspektywie większy nacisk będzie też położony na transport publiczny. Czapski przekonuje, że komunikacja zbiorowa powinna mieć priorytet w miastach. W tym kroku zmierzają już niektóre miasta, które przyglądają się możliwości wprowadzenia m.in. stref ograniczonego wjazdu czy płatnego wjazdu do centrów miast.

„Polskie miasta mogłyby być czystsze, jeśli ograniczymy albo zniechęcimy kierowców samochodów pasażerskich do tego, żeby w jedną czy dwie osoby jechali do centrum miasta, zajmowali miejsce parkingowe, zanieczyszczali, zatłaczali centra miast. Spory potencjał kryje się zarówno w zachęcaniu do transportu publicznego poprzez modernizację, budowanie nowych połączeń, ale także w zniechęcaniu użytkowników samochodów osobowych” –

twierdzi Czapski.

Źródło: [Newseria](#)