Przez korki największe miasta tracą miliardy

Utworzono: piątek, 14, styczeń 2011 08:39 Redakcja - edroga.pl



Przez permanentne utrudnienia w ruchu drogowym w największych polskich aglomeracjach, państwo traci rocznie 4,2 mld zł, czyli tyle ile przeznacza na naukę. Rozwiązanie tego problemu nie musi być kosztowne przekonują eksperci Deloitte w najnowszym raporcie „Korki w 7 największych miastach Polski". Z raportu między innymi wynika, że Katowice są miastem, którego mieszkańcy najmniej czasu spędzają w korkach ulicznych, dodatkowo jego strategia transportowa jest najlepsza na tle innych polskich miast.

Firma doradcza Deloitte przeprowadziła analizę problemów transportowych 7 największych miast w Polsce. Wydatki na transport i łączność stanowiły największą, obok wydatków na oświatę, pozycję w ich budżetach. W latach 2007–2010 średnio 21% środków ze swojego budżetu samorządy przeznaczały na transport, jednak porównanie tych danych ujawnia wyraźne dysproporcje pomiędzy poszczególnymi miastami. W Warszawie wydatki na transport są prawie dwukrotnie wyższe niż w Poznaniu czy Katowicach i stanowiły średnio 28% budżetu miasta w latach 2007-2010.

- Wszystkie analizowane przez nas miasta posiadały strategię rozwoju, w tym większość miast uchwaliła dokumenty opisujące politykę transportową. My jednak, przygotowując analizę, zadaliśmy sobie pytanie, czy miasta posiadają instrumenty monitorowania postępów w realizacji założonych celów. A więc czy strategie transportowe polskich miast biorą pod uwagę podstawowe kryterium, w badaniu problemów transportowych, jakim jest czynnik czasu. Z przeanalizowanych przez nas publicznie dostępnych dokumentów z 7 miast w Polsce wyłania się mocno zróżnicowany obraz. Wskaźnik czasu jest wymieniany w 5 z 7 miejskich strategii polityk transportowych. Niestety, ogólne stwierdzenia nie przekładają się na mierzalne wskaźniki, które można ex post sprawdzić. Prowadzi to do sytuacji, w której nieefektywne strategie transportowe skazują mieszkańców na stanie w

Phoca PDF

korkach, a całą gospodarkę narażają na koszty, których można byłoby uniknąć po zaimplementowaniu odpowiednich, niekoniecznie kosztownych rozwiązań – mówi Rafał Antczak, wiceprezes Deloitte.

W raporcie przedstawiono także wyniki badań, dotyczących występowania korków, realizowanych przez serwis Targeo.pl. Bazując na rzeczywistych pomiarach prędkości, policzono ile czasu potrzebują kierowcy, poruszający się po największych polskich aglomeracjach, na dotarcie do miejsca docelowego, a także wskazano względne opóźnienia w godzinach szczytu w stosunku do przejazdu bez utrudnień. Ponadto wytypowano wąskie gardła komunikacyjne. Z analizy wynika, że najwięcej czasu w korkach tracą mieszkańcy Krakowa oraz Warszawy. Natomiast w najmniejszym stopniu problem zakorkowanych ulic dotyczy Katowic i Łodzi.

Czas spędzony w korkach trudno określić jako wykorzystany produktywnie, gdyż można byłoby go poświęcić na pracę lub odpoczynek. Z ekonomicznego punktu widzenia jest to więc strata, której rozmiar można oszacować jako koszt utraconych korzyści, czyli koszt alternatywny. - Pracujący w 7 polskich miastach średnio tracili w korkach w 2010 roku 16 mln zł dziennie, co daje kwotę 351 mln zł miesięcznie i ponad 4,2 mld zł rocznie. Natomiast koszt korków dla gospodarki, z uwzględnieniem podatków nakładanych na paliwa i płaconych do budżetu, zamknął się sumą prawie 3,7 mld zł w 2010 r. I jest to realna strata dla gospodarki. Mniejsze korki w miastach generowałyby aż 645 mln zł podatków rocznie zamiast 560 mln zł obecnie, czyli więcej o prawie 85 mln zł w ciągu tylko 1 roku - dodaje Rafał Antczak z Deloitte.

W opublikowanych raporcie przedstawiono także wyniki badania mieszkańców pod względem zadowolenia z transportu i jego organizacji. Aglomeracje analizowano pod kątem trzech wskaźników: satysfakcji z transportu publicznego, warunków dla transportu indywidualnego oraz ogólnego satysfakcji mieszkańców z możliwości poruszania się po mieście. Średnia ocena dotyczących transportu publicznego jest stosunkowo niska i wynosi 3,23 pkt., w 5-stopniowej skali. Oczekiwania mieszkańców Krakowa i Poznania zostały zaspokojone w najwyższym stopniu, najniższe oceny przyznali pasażerowie w Katowicach i Łodzi. Brakuje jednak wyraźnych liderów, a oceny poszczególnych miast nie odbiegają od siebie znacząco. Satysfakcja z organizacji transportu indywidualnego jest na jeszcze niższym poziomie i średnio wynosi 1,74 pkt w 5-stopniowej skali. Kierowcy najczęściej narzekają na małą ilość miejsc parkingowych oraz brak płynności świateł.

Eksperci Deloitte twierdzą, że transport w miastach można usprawnić, bez konieczności ponoszenia dużych nakładów finansowych. W tym celu należy usprawnić koordynację miejskich spółek transportowych (np. autobusowych i tramwajowych) oraz zwiększyć efektywność wykorzystania taboru. Warto używać torowisk jako miejsca na bus-pasy, co pozwoli łączyć przystanki tramwajowe i autobusowe. Dobre efekty można osiągnąć również dzięki wprowadzeniu odpowiednich regulacji, takich jak przywrócenie strzałek do skrętu w prawo, likwidację przycisków dla pieszych oraz zakazu parkowania na jezdniach, przy jednoczesnym tworzeniu miejsc parkingowych w lokalizacjach ekonomicznie uzasadnionych, w tym zwłaszcza przed punktami usługowymi.

- Korków nie da się całkowicie wyeliminować z życia mieszkańców aglomeracji miejskich, niezależnie od ilości nakładów na drogi, ulice, transport indywidualny i transport zbiorowy, czy organizację ruchu. Natomiast można i trzeba minimalizować ich skalę oraz koszty, czyniąc mądre inwestycje z budżetów miast. Gdyby transport we wszystkich aglomeracjach był równie efektywny jak na przykład w Katowicach, mieszkańcy zaoszczędziliby 2,4 mld zł rocznie. Nierzadko jednak same inwestycje nie wystarczą, gdy potrzebna jest zmiana sposobu myślenia – podsumowuje Rafał Antczak z Deloitte.

Źródło: Deloitte Polska

Phoca PDF