

Kraków, Poznań i Wrocław najbardziej zakorkowane

Utworzono: czwartek, 03, marzec 2016 08:24



3,8 mld zł kosztowały w 2015 roku polskich kierowców korki w siedmiu największych polskich miastach. Oznacza to wzrost wobec poprzedniego roku, w którym udało się nieco zredukować te wartości. Na statystycznego kierowcę przypada więc 3 350 zł rocznie. Nominalnie najwięcej tracą właściciele aut w Warszawie, jednak, ze względu na różnice w zarobkach, procentowo bardziej poszkodowani są mieszkańcy Wrocławia i Krakowa.

– Koszty korków rosną, po pierwsze dlatego, że rosną średnie wynagrodzenia. Jeżeli jesteśmy bogatsi, to czas, który tracimy jest droższy. Druga rzecz, rosną nam opóźnienia spowodowane przez korki. W czterech z siedmiu analizowanych miast ten czas opóźnień wzrósł, w tym w dwóch wzrósł bardzo znacząco – mówi agencji informacyjnej Newseria Biznes Rafał Antczak, członek zarządu Deloitte Consulting. Dodatkowym elementem pogarszającym statystyki jest spadek bezrobocia, czyli wzrost zatrudnienia. To powoduje, że więcej osób w godzinach szczytu próbuje się przemieścić z miejsca na miejsce, co potęguje tłok na ulicach.

W porównaniu z 2014 rokiem najmocniej czas opóźnień w korkach wydłużył się w Krakowie i Poznaniu – o ponad godzinę miesięcznie. Niewiele lepiej jest w Warszawie, gdzie różnica wynosi 44 minuty.

Z przeprowadzonej przez firmę konsultingową Deloitte i serwis Targeo.pl analizy wynika, że pracujący kierowcy w siedmiu największych miastach Polski – Warszawie, Łodzi, Wrocławiu, Krakowie, Katowicach, Poznaniu i Gdańsku – stracili łącznie w korkach w 2015 r. średnio 14,6 mln zł dziennie, czyli prawie 321 mln zł miesięcznie i ponad 3,8 mld zł rocznie. Na statystycznego kierowcę przypadło w całym roku 3 350 zł, czyli 70 proc. średniej miesięcznej pensji. Rok wcześniej było to 64 proc. średniej miesięcznej pensji.

Średni koszt w skali makro wzrósł rok do roku o 12 proc., natomiast w skali mikro, na przeciętnego kierowcę – aż o 18 proc.

Choć nominalnie najwięcej pieniędzy w korkach zostawiają warszawiacy, to ze względu na relatywnie wysokie zarobki ich obciążenie pozostaje na poziomie średniej krajowej, czyli 70 proc. miesięcznego wynagrodzenia w skali roku. Gorzej

Kraków, Poznań i Wrocław najbardziej zakorkowane

Utworzono: czwartek, 03, marzec 2016 08:24

wygląda sytuacja w Poznaniu, którego mieszkańcy tracą 74 proc. pensji i Krakowie – 78 proc. Najbardziej poszkodowani są wrocławianie, którzy tracą rocznie 81 proc. miesięcznej płacy.

– Są też miasta, w których sytuacja się poprawia. Gdańsk jest rekordzistą – tam poprawa jest bardzo duża, zarówno w czasie straconym w korkach, jak i w kosztach – mówi Antczak. – Jeszcze 5 lat temu mieszkańcy Gdańska tracili 68 proc. średniego miesięcznego wynagrodzenia na stanie w korkach, a obecnie tylko 43 proc. Ale miasto wykorzystywało wszystkie możliwe rezerwy, usprawniając transport, budując drogi tam, gdzie należało to budować, aby usuwać wąskie gardła.

Stolica Pomorza może pochwalić największym spadkiem miesięcznego czasu stania w korkach w ciągu pięciu lat: z 7 godzin 18 minut w 2010 roku do 5 godzin w 2015. Poza Gdańskiem skrócenie tego czasu udało się osiągnąć jedynie Poznaniowi (o 3 minuty w perspektywie pięcioletniej, ale wobec 2014 roku nastąpił wzrost o godzinę i kwadrans) i Warszawie (o 47 minut, ale w ciągu roku nastąpił wzrost o 44 minuty).

– Mamy coraz wyraźniej zarysowaną granicę między czterema najbardziej zakorkowanymi miastami a pozostałymi – mówi Rafał Mikołajczak, prezes zarządu Indigo, operatora serwisu Targeo.pl. – Czasy tracone przez kierowców miesięcznie w każdym z tych zakorkowanych miast to ponad 8 godzin. Natomiast w pozostałej trójce to od 5 do 6 godzin w skali miesiąca. Podobnie to wygląda w wymiarze kosztowym. W Warszawie koszt na kierowcę to prawie 4 tys. zł rocznie, natomiast Gdańsk, Łódź i Katowice to są koszty w okolicach 2 tys. zł na kierowcę.

W przypadku części miast najnowsze wyliczenia nie odbiegają od tych z 2010 roku, gdy powstawała pierwsza edycja raportu, co wskazywałoby na niską efektywność polityki transportowej w najbardziej zakorkowanych miastach w Polsce.

– W swoich rekomendacjach kładziemy nacisk na wykorzystanie prostych rezerw. Widać, że to przynosi efekty, bo w każdym miejscu, gdzie inwestycje prowadziły do usuwania wąskich gardeł, widać wyraźną poprawę płynności transportu – radzi Mikołajczak. – Pokazujemy też, że np. przepis o zakazie wjazdu na skrzyżowanie, kiedy nie można z niego zjechać, nie jest w Polsce egzekwowany. Bardzo często prowadzi to do eskalacji problemów w godzinach szczytu i w takich ekstremalnych sytuacjach jak pierwsze opady śniegu czy inne ponadprzeciętne utrudnienia w ruchu.

Źródło: Newseria