



17 lutego 2003 r. Rada Wielkiego Londynu wprowadziła opłaty za wjazd samochodem do centralnej części miasta, znane jako „congestion charges” – opłaty za kongestię (czyli za przyczynianie się do powstawania korków). Stały się one istotnym elementem programu wyborczego pierwszego burmistrza Wielkiego Londynu, Kena Livingstone’a, po przywróceniu władz metropolitalnych w 2000 r. Pomysł wprowadzenia myta za wjazd do śródmieścia opiera się na obserwacji, że jeśli ludzie płacą za jakieś dobra lub usługi bezpośrednio, to są skłonni je używać mniej rozrzutnie.

Wcześniej system opłat za wjazd do śródmieścia dużego miasta zastosowano w Singapurze i w Oslo. Ten drugi wprowadzono jako sposób na zdobycie środków na budowę tras drogowych pod centrum miasta. W przeciwieństwie do Londynu, w Oslo operuje się niewysoką stawką za wjazd, opłat dokonuje się na rogatekach, a cały system raczej nie jest obliczony na ograniczenie liczby pojazdów w centrum. Można więc uznać, że to Londyn otworzył nowy rozdział w polityce transportowej w Europie.

## **ALS w Singapurze**

Na świecie pierwszy był Singapur, gdzie zespół przepisów pod nazwą „Area Licensing Scheme (ALS)”<sup>1</sup> wprowadzono już w 1975 r. Ich elementem stał się pobór opłat za wjazd do strefy centralnej o powierzchni ok. 6 km<sup>2</sup>. Nie były to jedyne utrudnienia dla samochodów: towarzyszą im wysoki podatek drogowy i paliwowy (50% ceny końcowej), formalności celne, ponadto od 1990 r. obowiązuje roczna kwota importu samochodów. W efekcie, roczny przyrost liczby samochodów spadł z 6% do 4%.

Opłaty w ramach ALS początkowo obowiązywały tylko w godzinach szczytu, ale od

1994 r. stały się obowiązkowe przez cały dzień (od 7:30 do 18:30). Dla jednorazowych wjazdów nie były wysokie – równowartość ok. 3 dolarów – należało je jednak wnieść przed wjazdem do strefy, kupując papierowe zezwolenie ważne dzień lub miesiąc. Umieszczano je w widocznym miejscu za przednią szybą. Pierwotnie od opłat zwolniona była duża grupa pojazdów, w tym samochody dostawcze, taksówki i pojazdy wiozące większą liczbę osób. Później zaostrzono restrykcje – teraz nie dotyczą one tylko autobusów i pojazdów służb ratowniczych. Do kontroli zaangażowano 100 policjantów, którzy dyżurowali przy ponad trzydziestu bramkach wjazdowych.

Wpływ wprowadzenia opłat na natężenie ruchu był wielki: zmalał on o 76% (!) – z 32 tys. pojazdów do 7,7 tys. w ciągu dwóch godzin szczytu rannego bezpośrednio po rozpoczęciu ich obowiązywania, choć tylko 9% osób przerzuciło się na transport publiczny. Jednocześnie z innych badań wynika, że wykorzystanie tego ostatniego w podróży do pracy wzrosło przed 1983 r. z 33% do 70%. Po rozciągnięciu opłat na cały dzień, ruch zmalał o dalsze 9,3%. W drugiej połowie lat 90. rozciągnięto strefę opłat na śródmiejskie odcinki dróg ekspresowych, na które przeniósł się ruch w celu ominięcia centrum. Na trasach uwolnionych od „korków” prędkość jazdy wzrosła w efekcie ponad dwukrotnie. Jednak, mimo wszystkich restrykcji, na przestrzeni niemal 30 lat liczba pojazdów wjeżdżających do centrum i tak wzrosła 2,7-krotnie, do ok. 270 tys. dziennie.

W 1998 r. wprowadzono automatyczny system „Electronic Road Pricing (ERP)”, który zastąpił ALS. Polega on na wyposażeniu wszystkich pojazdów w specjalny czytnik karty elektronicznej, który jest automatycznie rozpoznawany przez roгатki drogowe, a kwota zawarta na karcie jest automatycznie zmniejszana o myto. Rogatki takie stanęły zarówno wokół granic strefy opłat w śródmieściu, jak i na wybranych odcinkach tras poza nim, gdzie obserwowano szczególną kongestię. Automatyzacja umożliwiła zróżnicowanie wysokości opłat w zależności od czasu i miejsca, czyli od faktycznego wkładu w kongestię danej podróży (obecnie wynoszą one od 0,25 do 4 dolarów). W godzinach działania ERP zauważono spadek liczby pojazdów o ok. 25 tys. oraz wzrost średniej prędkości o ok. 20%. W strefie śródmiejskiej ruch spadł do 230 tys. pojazdów dziennie (o ok. 13%). Oczywiście, zmiany te nie przebiegają przy masowym aplauzie kierowców, obserwuje się też pewien negatywny wpływ na ulice, gdzie nie stosuje się poboru opłat. Towarzyszą im też stałe inwestycje w nowe linie metra. Te fakty miały miejsce przed wprowadzeniem myta w Londynie.

## **Londyński przypadek**

Opowiadając się za wprowadzeniem opłat, burmistrz Livingstone miał na celu:

- zmniejszenie kongestii;
- radykalne ułatwienia dla ruchu autobusowego;
- zwiększenie pewności co do czasu trwania jazdy samochodem osobowym;
- zwiększenie wydajności obsługi towarowej śródmieścia.<sup>2</sup>

Niewątpliwym ułatwieniem był fakt, że tylko ok. 10% przemieszczeń w śródmieściu Londynu w godzinach szczytu odbywano samochodem.<sup>3</sup>

---

System londyński został pomyślany na nieco innych zasadach, a przede wszystkim jest od początku produktem zaawansowanej techniki komputerowej. Kontrola odbywa się za pomocą automatycznego czytania tablic rejestracyjnych, zapisanych na obrazie z kamer zainstalowanych na rogatkach. Te dane analizuje komputer w centrum dyspozycyjnym. Organizacją odpowiedzialną jest zarząd transportu – Transport for London (TfL), a bezpośrednio eksploatacją systemu zajmuje się zakontraktowana prywatna firma.

Pierwotnie obszar obejmował strefę w granicy wewnętrznej obwodnicy śródmieścia, mieszczącą większość centralnych instytucji Londynu. Strefa o powierzchni ok. 21 km<sup>2</sup> obejmowała City i większość West Endu z dzielnicą rządową; zamieszkiwało ją ok. 136 tys. osób. Kordon składał się z 203 wjazdów i wyjazdów, monitorowanych przez ok. 700 kamer. W 2007 r. rozciągnięto ją na zachodnie dzielnice Notting Hill, Kensington i Chelsea. Dawna zachodnia granica obszaru, która znalazła się teraz w jego środku, pozostała trasą wolną od opłat. Interesujące, że potok samochodów korzystających z niej, pozostał po powiększeniu strefy właściwie bez zmian. Na ulicach otaczających obszar powiększenia zanotowano wzrost ruchu o ok. 5%.

W Londynie koszt dzienny wjazdu jest znacznie wyższy niż w Singapurze i wynosi 8 funtów (stosuje się zniżki przy opłatach miesięcznych lub rocznych). Opłata obowiązuje od poniedziałku do piątku w godz. 7-18. Należy ją wnieść w dzień wjazdu za pomocą strony internetowej, SMS-em lub w wytypowanych sklepach (PayPoint). Można też opłacać wjazd następnego dnia, ale wzrasta ona wówczas do 10 funtów. Później obowiązuje już taryfa karna, zwiększana wraz z wydłużaniem się okresu zwłoki.<sup>4</sup> Natomiast firmy mają możliwość zarejestrowania pojazdów w zarządzie transportu, dzięki czemu mogą dokonywać opłat „z dołu” – po 7 funtów za każdy dzień, w którym stwierdzono wjazd albo poruszanie się pojazdu po strefie. Od opłat wolne są autobusy miejskie, minibusy powyżej 9 miejsc, taksówki, karetki pogotowia, samochody policyjne, straż pożarna, motocykle, małe trójkołowce, pojazdy napędzane paliwem alternatywnym, pojazdy osób niepełnosprawnych, rowery. Mieszkańcy mają prawo do 90% zniżki.

arch. Jacek Wesołowski  
Instytut Architektury i Urbanistyki  
Zakład Historii Architektury i Konserwacji Zabytków  
Politechnika Łódzka

Przypisy:

1. Artykuł Singapore's Area Licensing Scheme w angielskiej Wikipedii (V '08).
2. Transport for London, Impact monitoring. Fifth Annual Report, July 2007, na witrynie oficjalnej URL: <http://www.tfl.gov.uk>, dział Congestion charging (V '08).
3. Todd Litman, London Congestion Pricing. Implications for other cities, Victoria Transport Policy Institute, Victoria (BC), 2006

# Myto średniejskie XXI wieku cz. I

Utworzono: czwartek, 05, maj 2011 08:13 Jacek Wesołowski

---

4. Początkowo myto wynosiło 5 funtów. Jego podwyższenie nastąpiło wraz z wprowadzeniem możliwości zapłaty na drugi dzień.