Myto śródmiejskie XXI wieku cz. II

Utworzono: piątek, 06, maj 2011 08:29 Jacek Wesołowski

W porównaniu do okresu sprzed wprowadzenia myta, charakter ruchu na obszarze strefy uległ znaczącym zmianom. Liczba pojazdów wjeżdżających zmniejszyła się o 21% w pierwszym roku obowiązywania opłat, liczba samochodów osobowych przekraczających kordon spadła nawet o ponad 1/3 (do ok. 130 tys.; zwiększyła się za to o ok. 7 tys. liczba taksówek, wyłączonych z płacenia myta). Ruch wewnątrz strefy zmniejszył się o 15%, zaś liczba podróży rowerowych wewnątrz niej zwiększyła się o 43%. Obciążenie ulic obwodowych zwiększyło się bardzo nieznacznie, co spełniło optymistyczne oczekiwania TfL. Kilka lat później ta wielkość powróciła nawet do stanu z 2002 r.

Kongestia (mierzona wydłużeniem czasu jazdy ze względu na mniej swobodny ruch) była w 2006 r. mniejsza o 8%, natomiast w odniesieniu do hipotetycznego ruchu, który istniałby w tych samych warunkach drogowych (w czasie obowiązywania myta wprowadzono wiele ułatwień dla autobusów i pieszych), zmniejszenie kongestii szacowane jest na 30%. O około 40% zmniejszyła się również liczba wypadków, w których odniesiono obrażenia. Co więcej, strefa miała pozytywny wpływ na wielkość ruchu na arteriach doprowadzających do śródmieścia, co przełożyło się na lekko zmniejszony ruch we wszystkich wewnętrznych dzielnicach (także na ulicach bocznych). Do negatywnych zjawisk należy spadek średniej prędkości pojazdów w obszarze centralnym – po początkowym wzroście z 14 km/h do ok. 17,5 km/h, prędkość ta w 2007 r. wynosiła ok. 15 km/h. Może to wynikać z robót drogowych oraz wprowadzania preferencji dla autobusów i pieszych.

Nie zaobserwowano wpływu na ceny nieruchomości ani też związku z koniunkturą firm i sklepów, która kształtowana była przez czynniki makroekonomiczne oraz obserwowane już wcześniej tendencje do deglomeracji. Mimo że wskaźniki gospodarcze wykazują wzrost koniunktury, podobny, a czasem lepszy, jak w

Phoca PDF

pozostałej części miasta, przedsiębiorcy i kupcy pozostają grupą sceptyczną wobec wprowadzenia myta. Aż 60% uznaje za ważne i bardzo ważne trudności związane z transportem. Jednak tylko niespełna 20% z nich uważa, że zmniejszenie liczby klientów ma negatywny wpływ na prowadzenie działalności.

Wprowadzenie opłat nie spowodowało też załamania systemu autobusów i kolei, który odpowiednio zwiększył ofertę. Obciążenie metra i pociągów regionalnych zwiększyło się co prawda tylko nieznacznie. Natomiast, w porównaniu z 2002 r., liczba autobusów wjeżdżających do strefy wzrosła o 23%. Punktualność autobusów wzrosła we wszystkich dzielnicach centralnych. Znaczące opóźnienia spadły o ok. 30% w pierwszym roku funkcjonowania strefy, a w drugim o dalsze 18% (później ich liczba wahała się nieznacznie). Liczba pasażerów autobusów przejeżdżających przez kordon strefy w 2003 r. wzrosła o 37%, zaś całkowita liczba przejazdów w centrum miasta – o 18%, co oznacza, że to one przejęły główny ciężar zmiany struktury podróży. Jednakże, po początkowym znaczącym przyśpieszeniu autobusów (o 7%), ich prędkość zmalała wewnątrz strefy o 11%.

Nie ma większych problemów z egzekucją opłat. Te, które są, sprowadzają się głównie do samochodów obcokrajowców; ambasady niektórych państw wręcz odmawiają ich pokrywania, tłumacząc, że jest to forma opodatkowania niezgodna z prawem międzynarodowym. Jak się zdaje, dotąd nie rozstrzygnięto tego sporu. Średnio opłaty wnosi się za ok. 110 tys. pojazdów dziennie (z czego 98 tys. to samochody osobowe). W roku fiskalnym 2006/07 wpływy z opłat wyniosły 123 miliony funtów – o tyle też wzrosła kwota możliwa do zainwestowania w modernizację transportu publicznego, co było zamysłem towarzyszącym ich wprowadzaniu. Jednakże wpływy te są znacznie mniejsze niż przewidywano, a koszty eksploatacji systemu – znaczne.

Wprowadzenie systemu było również sporą inwestycją – sam tylko koszt rozszerzenia strefy na zachód szacowano na 120 milionów, czyli tyle, ile cały roczny przychód.[5]

Warto odwołać się do kontekstu inwestycji w sieć transportu publicznego, w którym funkcjonuje londyńska strefa płatnego wjazdu. System został wprowadzony w śródmieściu metropolii, w którym od przełomu lat 60. i 70. nie powstała żadna całkowicie nowa linia kolei podziemnej (wydłużenie linii metra Jubilee Line, jakkolwiek nowoczesne w formie, musi w sensie eksploatacyjnym liczyć się z parametrami starszego odcinka linii). Przynajmniej od ćwierćwiecza mówi się i pisze o budowie średnic szybkiej kolei regionalnej, o budowie naziemnych linii tramwajowych w śródmieściu. Faktycznie zaś nawet wymiana torów w metrze jest ponad możliwości miasta, modernizacja istniejącej linii średnicowej kolei („Thameslink”) wlecze się ponad wszelką miarę, rząd nie spieszy się z dofinansowaniem (albo wprost go odmawia), przez co wszystkie pozostałe zamierzenia pozostają w sferze planów. Środki „push” są więc w Londynie ograniczone głównie do niepełnych działań modernizacyjnych, w obliczu wzrostu gospodarczego miastu pozostają głównie środki „pull”. Jakiż to kontrast w stosunku do Paryża czy chociażby Singapuru. W sensie technologicznym, spowolnienie

Phoca PDF

prędkości jazdy, występujące od kilku lat w Londynie, jeśli dotyczy również autobusów (a nie jest to jasne w świetle dostępnych danych), rodzi pytania o granice zastosowania środków mających służyć „odzyskiwaniu” powierzchni ulic dla pieszych i wprowadzania priorytetów dla autobusów.

Myto londyńskie było jedną z ważnych kwestii w wyborach samorządowych 2008 r. Przyczyniło się do przegranej burmistrza Livingstone’a. Jego następca obiecuje m.in. rewizję planów wprowadzenia podwyższonej stawki 25 funtów dla najbardziej zanieczyszczających pojazdów oraz analizę wprowadzenia miesięcznego abonamentu. Za podjęcie jakichkolwiek działań vox populi ukarał „zielonego” burmistrza, a nagrodził przedstawiciela partii, która od ponad 20 lat opowiada się za polityką „niedopłacania” do transportu miejskiego...

***

Pomysł opłat za wjazd do centrum podejmuje jednak coraz więcej miast. W Anglii, jeszcze przed stolicą, w 2002 r. wprowadziło je historyczne Durham. Zanotowano tam aż 85-procentowy spadek liczby samochodów dojeżdżających do centrum.[6] Stosuje się je również w Znojmie na Morawach, a także w Rydze i w Valletcie na Malcie (od 2007 r.). Wśród wielkich miast od 2006 r. (od 2007 na stałych zasadach) ma je także Sztokholm. W referendach, które odbyły się w aglomeracji w sprawie utrzymania myta, wszystkie gminy podmiejskie opowiedziały się przeciwko, a mieszkańcy stolicy niewielką większością głosów – za. System jednak wprowadzono na warunkach kompromisowych: zyski z myta zostaną przeznaczone na rozbudowę sieci drogowej w aglomeracji, a nie tylko na modernizację transportu publicznego samego Sztokholmu.[7]

Jak widać, wprowadzanie opłat za wjazd do śródmieść jest w dużych miastach skomplikowaną operacją nie tylko techniczną, ale i polityczną. Niemniej jednak, stanowi ono najpopularniejszą dzisiaj formę „uwewnętrzniania” kosztów zewnętrznych, generowanych przez samochód. Należąc do kategorii „inteligentnych” systemów organizacji ruchu, pozwala uzyskać wymierne efekty na istniejącej sieci ulicznej – i to w zakresie wykraczającym poza sam obszar restrykcji. Część z tych systemów różni się od teorii tym, że opłata nie jest zróżnicowana w zależności od rzeczywistych kosztów generowanych przez konkretny pojazd i konkretny przejazd. Najbliższa ideałowi jest zapewne formuła wprowadzona w Singapurze, gdzie również technologia nie kojarzy się z orwellowskim światem niewidzialnej kontroli za pomocą kamer, ale wymaga za to specjalnego wyposażenia pojazdu.

Phoca PDF

W Londynie rozbieżne są szacunki liczby samochodów, którym udaje się uniknąć opłat za wjazd do strefy centralnej. Na razie, po niezłych wynikach pierwszego roku obowiązywania systemu, efekty następnych lat raczej nie są dobre. Obrońcy systemu pytają, co by się działo, gdyby powrócił cały ruch pierwotny. Czy jest to jeszcze „dziecięca choroba” tej innowacji – okaże się wkrótce.

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

Przypisy:
5. Simon P. Smiler i in., City Transport Info. Advocating Better & Environmentally Sound Public Transports, URL: http://www.citytransport.info/Frame.htm (V ’08).
6. Smiler i in., City Transport Info… (V ’08).
7. Artykuł Stockholm Congestion Tax w angielskiej Wikipedii.

Artykuł jest częścią publikacji „Miasto w ruchu. Przewodnik po dobrych praktykach w organizowaniu transportu miejskiego” http://www.miastowruchu.pl/info/publikacje *, wydanej w 2008 roku jako ebook przez Instytut Spraw Obywatelskich. Autor – dr hab. inż. Jacek Wesołowski - opisuje w niej, jak metropolie i miasta w Europie i na świecie godzą potrzeby transportowe swoich mieszkańców z zapewnieniem im wysokiej jakości życia bez spalin i hałasu. W książce są omówione najnowsze tendencje w urbanistyce, a także w polityce Unii Europejskiej wobec miast. Publikacja ukazała się dzięki wsparciu ze Środków Mechanizmu Finansowego Europejskiego Obszaru Gospodarczego oraz Norweskiego Mechanizmu Finansowego, a także budżetu państwa z Funduszu dla Organizacji Pozarządowych.*

Phoca PDF