

mgr inż. Tomasz Dybicz

„Opłaty zatłoczeniowe, czy to się uda w Polsce?”

Prezentowany w artykule: „Opłaty zatłoczeniowe, a co to takiego? Przykład z San Diego - Kalifornia” przykład zastosowania opłat zatłoczeniowych (dynamic value pricing) pokazuje, że duże zaangażowanie w projekt polityków oraz administracji drogowej może przerodzić się w sukces jakim duża akceptacja dla projektu nie tylko jego użytkowników lecz również ogólniej opinii społecznej.

Odpowiedź na pytanie postawione przez autora tego artykułu (Opłaty zatłoczeniowe, czy uda się to w Polsce?) nie jest prosta.

W przypadku pobierania opłat na drogach ustawa o drogach publicznych zezwala na wprowadzenie opłat tylko za przejazdy i poruszanie się po:

- autostradach i drogach ekspresowych,
- obiektach mostowych,
- drogach strefy śródmiejskiej.

Zgodnie z powyższym wprowadzenie opłat na silnie obciążonej ruchem drodze dojazdowej do centrum miasta jeśli nie to co najmniej droga ekspresowa nie jest możliwe. W Warszawie przed wybudowaniem Trasy Siekierkowskiej mówiło się, że mogłby być to pierwszy przypadek drogi miejskiej z opłatami za przejazd. Jednak ponieważ jest to trasa o klasie drogi głównej ruchu przyspieszonego nie można pobierać opłat za poruszanie się po niej. Co najwyżej opłaty można by wprowadzić za przekraczanie mostu Siekierkowskiego leżącego w ciągu tej trasy.

Przyjmowane i istniejące polityki transportowe w większych polskich miastach zakładają możliwość stosowania takich rozwiązań. Przykładem może posłużyć Warszawa, która w 1995r. uchwaliła politykę transportową. W paragrafie G „Poprawa sytuacji finansowej i ekonomicznej efektywności transportu” mówi, że należy dostosować finansowanie systemu transportowego do wymogów gospodarki rynkowej i stworzenie mechanizmów uzależniającego wydatki na drogi od wpływów od użytkowników systemu między innymi poprzez doprowadzenia do stworzenia systemu opłat za korzystanie z wybranych dróg (np. z przepraw mostowych, za wjazd do centrum).

W Warszawie można wyznaczyć kilka potencjalnych tras na których mogłyby być wprowadzone opłaty. Jednym z przykładów może być trasa Łazienkowska (Zdjęcie. 1). Ponieważ podobnie jak w przypadku trasy Siekierkowskiej nie jest to droga w klasie drogi ekspresowej opłaty można by nałożyć jedynie za przekraczanie mostu Łazienkowskiego.



Zdjęcie. 1 Szczyt poranny na Trasie Łazienkowskiej, dojazd do mostu Łazienkowskiego po praskiej stronie (fot. T. Dybicz)

Trasa Siekierkowska mogłaby przejąć ruch zewnętrzny (szczególnie po jej przedłużeniu do ul. Ostrobramskiej, co ma się stać w 2005r.) z trasy Łazienkowskiej. W tym przypadku jeden pas ruchu można by wydzielić wyłącznie dla pojazdów komunikacji miejskiej, a pozostałe dwa pozostawić dla ruchu ogólnomiejskiego. Nie ma tutaj możliwości wybudowania dodatkowych pasów jak ma to miejsce w San Diego z uwagi, na to że Polityka Transportowa Warszawy nie zezwala na powiększanie przepustowości dróg prowadzących do Centrum.

Dodatkowo badania przykład z San Diego nie mógłby być dokładnie skopiowany ponieważ dobudowane pasy ruchu z pewnością poprawiają warunki ruchu na równoległych pasach głównych, jednak można spodziewać się pogorszenia warunków tuż za nimi (niestety badania przeprowadzone w San Diego nie obejmowały odcinków leżących przed i za ekspresowymi pasami ruchu).

Drugim przykładem zastosowania opłaty mógłby być most Poniatowskiego. Most ten wprowadza ruch samochodowy do ścisłego centrum Warszawy co znacząco utrudnia wprowadzenie priorytetów dla transportu zbiorowego, a w tym tramwajów które po modernizacji mogłyby się stać wizytówką Warszawy. Pojazdy zjeżdżające z mostu „wpadają” na rondo De Gaulle’a, co duże kolejki pojazdów przed rondem (Zdjęcie. 2).



Zdjęcie 2 Most Poniatowskiego w Warszawie, warunki ruchu pojazdów do Centrum w międzyszczytce (fot. T. Dybicz)

Opłaty zatłoczeniowe za przejazd mostem Poniatowskiego pozwoliłyby na „spłaszczenie szczytu”, w efekcie mniejsze kolejki pojazdów przed skrzyżowaniami. Otworzyłyby to drogę do przydzielania priorytetów tramwajom, których liczba w godzinach szczytu przekracza 50 składów w jednym kierunku.

Jednak obserwując zamieszanie wokół płatnego parkowania (na szczęście co do celowości płatnego parkowania nikogo z administracji chyba nie trzeba już przekonywać) nie tylko w Warszawie można powątpiewać w „odwagę” administracji i polityków do wprowadzenia opłat zatłoczeniowych do naszych miast w ciągu najbliższych 5 lat.

Bibliografia

1. Polityka Transportowa dla Miasta Stołecznego Warszawy. Biuro Zarządu Miasta Stołecznego Warszawy.
2. Ustawa o drogach publicznych. Dz. U. 2000 r. Nr 71 poz. 838, z późn. zm.
3. Jose A. Gomez-Ibanez, Kenneth A. Small. Road Pricing for Congestion Management: A survey of International Practice. Transportation Research Board, Washington, D.C. 1994.