

Drogi Czytelniku,

Pobieranie opłat w związku ze zjawiskiem drogowej kongestii funkcjonuje na świecie już od pewnego czasu - po raz pierwszy w roku 1975 wprowadził je u siebie [Singapur](#). Na terenie Unii Europejskiej zjawisko to występuje najczęściej wewnątrz oraz wokół stref zurbanizowanych, a generowane przez nie koszty sięgają nawet 100 miliardów euro rocznie. Światowa Organizacja Zdrowia szacuje, że każdego roku 1,3 miliona zgonów ma związek z zanieczyszczeniem powietrza, które z kolei w dużym stopniu generowane jest przez emisję do atmosfery substancji pochodzących z ruchu drogowego. Pomimo iż podatek od zatorów drogowych dotąd nie cieszył się taką popularnością jak koncepcja systemu miejskich rowerów publicznych czy choćby idea wspólnego użytkowania samochodów osobowych (car-sharing), to w ostatnich latach zauważalny jest [wzrost zainteresowania](#) tym - stanowiącym przedmiot częstych dyskusji - systemem pobierania opłat.

Czy istniejące dotychczas systemy okazały się skuteczne? Co stanowi barierę we wprowadzaniu opłat za wjazd do obszarów zatoczonych? Jak zyskać społeczną akceptację dla tego pomysłu? Poznaj odpowiedzi w aktualnym e-biuletynie ENDURANCE!

Nie przegap Konferencji ECOMM 2015, która odbędzie się 20-22 maja w Utrechcie. Zapoznaj się z krótkim [opisem](#) wydarzenia oraz [formularzem rejestracyjnym](#)!

Oplata za kongestię w Europie



Oplata za kongestię to opłata za wjazd pojazdu do strefy zurbanizowanej, często obowiązująca jedynie w godzinach pracy. Należy do kategorii opłat z tytułu użytkowania dróg, w skład których wchodzi opłaty naliczane na podstawie pokonanego dystansu czy czasu przejazdu, a także opłaty środowiskowe za jego zanieczyszczenie. Opłaty za korzystanie z dróg są zazwyczaj stosowane jako forma pokrywania kosztów poniesionych przy ich budowie, jednak celem opłaty za kongestię jest zazwyczaj wpłynięcie na wybory użytkowników infrastruktury drogowej poprzez zniechęcenie ich do korzystania z najczęściej uczęszczanych dróg w czasie, gdy są zakorkowane.

Kilka miast zbadało możliwość wprowadzenia u siebie opłaty za kongestię (pewne przykłady znajdziesz [tutaj](#)) - wyniki niektórych badań sugerują, że wprowadzenie takiego systemu opłat miałyby korzystny efekt np. w hiszpańskim Graz, Wiedniu ([broshura informacyjna VCÖ](#)) czy w Helsinkach (badania przeprowadzone w latach 2009 oraz 2011).

Jednak zaledwie kilka z europejskich miast wprowadziło w życie ten rodzaj opłaty:

- Durham, Zjednoczone Królestwo: Small-scale congestion charge (2002)
- London, Zjednoczone Królestwo: The Congestion Charge (2003)
- Sztokholm, Szwecja: The Congestion Tax (2006)
- Valletta, Malta (2007)
- Mediolan, Włochy: Projekt Area C (2012) ewoluował z podatku środowiskowego programu Ecopass (2008)
- Göteborg, Szwecja (2013; kontynuacja odrzucona we wrześniu 2014)
- W Norwegii nie ma faktycznej opłaty za kongestię, jednak pewne funkcjonujące systemy opłat noszą jej znamiona

Różne plany, różne cele

Głównym powodem stojącym za wprowadzeniem opłaty za kongestię jest [internalizacja kosztów zewnętrznych](#). Brytyjski Departament ds. Transportu ocenia, że niemal połowa przejechanych w Zjednoczonym Królestwie kilometrów generuje koszt krańcowy nieprzekraczający 5 pensów, podczas gdy jazda w najbardziej zakorkowanych obszarach



The former pay booth at exit for the congestion charge in Durham. The system now uses Automatic number plate recognition.



Entrance of the Congestion Charge zone in London. Photo by [Mariordo](#) / CC BY-SA 3.0



kraju związana jest z kosztem krańcowym rządu £2.50 za każdy kilometr. Powszechnie stosowane podatki (paliwowy i transportowy) nie pokrywają tych kosztów zewnętrznych (na podstawie badań Instytut Badań Fiskalnych: [Fuel for Thought](#)).

Istnieje wiele różnych **możliwości rozwiązań programowych**, w których zastosowanie opłaty za wjazd do zatłoczonych stref zurbanizowanych służy realizacji rozmaitych innych celów i kierunków polityki lokalnej. Przyjrzymy się teraz najczęściej wymienianym celom oraz rezultatom, jakie funkcjonujące obecnie systemy opłat przyniosły na danym polu.

Ograniczenie zatorów i optymalizacja systemu transportowego

W wielu miastach Europy zjawisko kongestii na drogach skutkuje zmarnowanym czasem przejazdu w następstwie czego generowane są dodatkowe koszty ponoszone przez gospodarkę (zobacz [roczny raport TomTom Traffic Index Europe 2013](#)). W Londynie to właśnie efektywność funkcjonowania systemu transportowego była głównym priorytetem podczas wprowadzania opłaty za kongestię – ograniczenie jej pozwoliło na podniesienie jakości usług przejazdów autobusowych, przyczyniło się także do zwiększenia punktualności kierowców aut osobowych oraz usprawniło system miejski pod względem logistycznym.

Europejskie systemy opłat miały następujące skutki:

- Redukcja natężenia ruchu o 30% w Londynie ([ewaluacja ex-post 2007](#))
- Redukcja liczby prywatnych aut wjeżdżających do strefy objętej opłatą: o 21% w Londynie, o 28,5% w Mediolanie, o 29% w [Sztokholmie](#); obniżenie poziomów natężenia ruchu o 85% w [Durham](#). W mieście [Valletta](#) odnotowano 60% spadek liczby przypadków parkowania samochodów na dłużej, natomiast o 34% wzrosła liczba aut zatrzymujących się w mieście na okres krótki.
- Wzrost prędkości przejazdu w godzinach szczytu o 7% dla autobusów i 4% dla tramwajów w Mediolanie.

W [Göteborgu](#) natężenie ruchu w godzinach szczytu spadło o 20% w pierwszym miesiącu obowiązywania opłat, jednak po 10 miesiącach poziomy te były o zaledwie 8% do 11% niższe od tych zarejestrowanych przed zmianami. W Londynie współczynnik kongestii wrócił do niemal tej samej wartości, którą odnotowano zanim wprowadzono stosowne opłaty. Potencjalnym wytłumaczeniem takiego obrotu spraw jest powszechny wzrost zapotrzebowania w sektorze transportu, ale także większa liczba robót budowlanych prowadzonych w centrum miasta oraz, przypuszczalnie, większy udział przestrzeni drogowej w procesie przekształceń na infrastrukturę rowerową czy służącą ludziom poruszającym się pieszo (źródło: [TfL's 6th annual impacts monitoring report](#) oraz [roadpricing.blogspot](#)). Zjawisko kongestii na terenie Londynu byłoby w każdym razie znacznie bardziej uciążliwe, gdyby nie zastosowane rozwiązanie.

Poprawa jakości powietrza i obniżenie poziomu zanieczyszczenia

Mediolan był miastem, w którym od początku położono nacisk na kwestię redukcji zanieczyszczeń. W mieście zaczęto od uruchomienia programu ECOPASS – opłaty pobieranej od zanieczyszczenia środowiska, w efekcie której spowodowano przejście kierowców na samochody emitujące mniej zanieczyszczeń. Nie miało to jednak wpływu na poziomy kongestii w mieście. W roku 2012 program ten zastąpił projekt pod nazwą [Area C](#), połączenie opłaty za kongestię z ustanowioną strefą niskiej emisji (zanieczyszczeń), do której wjazd dla pojazdów cechujących się największym poziomem zanieczyszczenia jest wzbroniony.

Wyniki przeprowadzonych badań nad wpływem wprowadzenia opłaty za kongestię na środowisko **są niejednoznaczne**, niemniej jednak odnotowano przypadki znaczącej redukcji poziomów stężenia substancji szkodliwych w powietrzu w takich miastach jak Mediolan (CO₂ – spadek o 35% oraz pył zawieszony PM₁₀ – spadek o 18%), Londyn (CO₂ oraz PM₁₀ – spadek o 12%) i Sztokholm (PM₁₀ – spadek o 18%) (źródło: Rupperecht Consult, 2014)*.

Generowanie dochodów oraz promowanie alternatywnych środków transportu

Podatek od zatorów drogowych może być sposobem na uzyskanie dodatkowych dochodów, które następnie można przeznaczyć na rozwój zrównoważonych środków transportu. Model ten ma zastosowanie w czterech największych miastach Norwegii, które własne Plany Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (SUMP) oraz tzw. "Pakiet Rozwiązań Miejskich" ("Bypakke") finansują ze środków uzyskanych za sprawą systemu opłat drogowych. Dzięki tym inwestycjom, ale także w następstwie działania czynnika zniechęcającego (wynikającego z ponoszenia dodatkowych kosztów), opłata za kongestię przyczynia się do promocji alternatywnych sposobów podróżowania takich jak spacer, jazda rowerem czy korzystanie z transportu publicznego. W Mediolanie liczba osób korzystających z miejskiego transportu zbiorowego wzrosła o 12% w przypadku transportu naziemnego oraz o 17% w przypadku podróżowania metrem. Natomiast w [Göteborgu](#) pomimo słabnącego oddziaływania opłaty za kongestię na nadmierny samochodowy ruch uliczny, liczba osób decydujących się na podróż transportem publicznym w pierwszym roku od wprowadzenia opłaty nieustannie wzrastała. Liczba podróży multimodalnych wzrosła tam o 10% a stopień obłożenia miejsc parkingowych zwiększył się od poziomu nieco poniżej 70% do 85%. Co



ciekawe, [badanie przeprowadzone w Sztokholmie](#) sugeruje, że koncepcja opłaty za kongestię może zachęcić ludzi do bardziej świadomych postaw w odniesieniu do środowiska naturalnego w ogóle.



Children cycling in Hyde Park in London

Lepsza jakość życia i bezpieczeństwo na drodze

Zmniejszenie natężenia ruchu ulicznego, a co za tym idzie, ograniczenie zjawiska kongestii na drogach uwalnia przestrzeń, która może być następnie spożytkowana w innych celach. Wspomnieliśmy już wcześniej, że Londyn wydzielił więcej przestrzeni drogowej na rzecz zrównoważonych środków transportu. Co równie ważne, gdy poziom kongestii spada, chodzenie czy jazda rowerem stają się bezpieczniejsze. Istotnym efektem ubocznym wprowadzonych w Londynie zmian był spadek liczby [wypadków drogowych](#) oraz [wypadków rowerowych](#). W Mediolanie liczba wypadków zmniejszyła się o 24%.

Drażliwa kwestia

W niektórych krajach takich jak np. Słowacja, nie ma podstawy prawnej do wprowadzenia opłaty za kongestię. Jednak nawet gdy ona istnieje, kwestia zastosowania jej bywa często dla polityków i obywateli bardzo drażliwa. Niejeden zaplanowany schemat działania upadł podczas politycznej debaty, np. w [Nowym Jorku](#), czy w wyniku przeprowadzonych referendum, np. w [Edynburgu](#) czy [Manchesterze](#). W [Göteborgu](#) scenariusz ten miał miejsce po półtorarocznym okresie implementacji. Nawet w krajach z długą tradycją rozmaitych opłat miejskich, takich jak np. [Norwegia](#), miasta wciąż wahają się z podjęciem decyzji o wprowadzeniu podatku od zatorów drogowych. Z ośmiu istniejących w kraju systemów opłat miejskich, istnieją dwa przykłady ograniczonych czasowo systemów poboru opłat, o których informuje się za pomocą sygnalizacji świetlnej ([zarys mapy](#)). Niemniej jednak w rzeczywistości kraj ten nie posiada faktycznych opłat za wjazd do obszarów zatłoczonych, pomimo iż podstawa prawna zezwala na nie (ustawiono ją wraz z Ustawą o Ruchu Drogowym z 2011 r.).



In 2006, the majority of surrounding municipalities were against the Stockholm congestion tax (marked in red). Map by [Slarre](#) / CC BY-SA 3.0

Przeciwnicy takich rozwiązań często postrzegają opłatę jako kolejny z ponoszonych przez nich wydatków, które podnoszą i tak już wysokie podatki nakładane na kierowców. W Norwegii istnieją raporty, według których koszt przejazdu przez Oslo w godzinach szczytu musiał dojść do poziomu 30-40 koron (w przybliżeniu €3.5 do €4.6), aby wpływ podatku na natężenie ruchu w mieście stał się zauważalny.

Do pozostałych zarzutów przeciwko opłatom zalicza się:

- Przeniesienie się zatorów komunikacyjnych do sąsiednich stref. W wielu przypadkach takiego zjawiska w ogóle nie zaobserwowano, wspomniany efekt odnotowano jednak np. w [Göteborgu](#);
- Utrata klientów dla biznesu w strefie objętej podatkiem. Problem szeroko dyskutowany w Londynie, aczkolwiek [jedno z badań](#) sugeruje, że efekt opłaty był w tym kontekście przeważnie neutralny;
- Koszty stworzenia zaplecza do pobierania opłat oraz zwiększone wydatki administracyjne w porównaniu do tradycyjnego poboru podatków;
- Nieproporcjonalność: opłata za kongestię jest podatkiem regresywnym (stałym), co oznacza, że w ramach ponoszonych kosztów grupy o niskim dochodzie płać znacznie większą część swoich dochodów od grup zamożnych. Dyskusja na ten temat ma obecnie miejsce w [Chinach](#).



Congestion charging in Gothenburg - Photo by [Erik Lundin](#) / CC BY-SA 3.0

Nie ulega wątpliwości, że wprowadzając u siebie opłatę za kongestię miasto musi posiadać doskonale i cenowo przystępne alternatywy dla samochodu. Większość z miast, w których implementacja takich opłat zakończyła się sukcesem, dokonała znacznych inwestycji na polu transportu publicznego oraz infrastruktury przeznaczonej dla pieszych czy rowerzystów. W istocie to właśnie niedostateczna sprawność systemu transportu publicznego stanowi jeden z głównych powodów, dla których Helsinki są wciąż niezdecydowane co do wprowadzenia u siebie opłaty za wjazd do obszarów zatłoczonych (więcej na ten temat można przeczytać [tutaj](#)).

Jak zdobyć poparcie?

Oczywiście kwestie takie jak powstawanie zatorów komunikacyjnych czy zanieczyszczenie powietrza muszą być postrzegane jako realne problemy, jeśli koncepcja opłaty za kongestię ma zyskać społeczną akceptację. To najprawdopodobniej tłumaczy, dlaczego miasto mniejsze, jakim jest np. Göteborg, po półtora roku obowiązywania podatku odeszło od niego, podczas gdy w znacznie większym Mediolanie olbrzymia większość głosujących mieszkańców opowiedziała się za wspomnianym już programem Area C, a w Sztokholmie społeczne poparcie dla opłaty wzrosło po jej wprowadzeniu z 36% do 74%.

Sztokholm do bariery społecznego oporu podszedł proponując tymczasowe rozwiązanie w postaci [siedmiomiesięcznego okresu próbnego](#) obowiązywania opłaty, który został



The centre of Valletta in 2005 - Photo by Jens Reimann / CC BY-SA 1.0



zaakceptowany minimalną większością głosów (51%). Eksperyment ten w połączeniu z potężnym usprawnieniem usług transportu publicznego zdołał pozyskać przychylność obywateli dla wprowadzenia tego rozwiązania na stałe. W planach jest już kolejny eksperyment mogący dać mieszkańcom przedsmak celów ustanowienia opłaty za kongestię, a mianowicie: utworzenie strefy niemal całkowicie wolnej od samochodów, tak jak miało to miejsce podczas **pierwszego Światowego Festiwalu EcoMobility** w Suwon w Korei Południowej.

Za sprawą specjalnych rozwiązań również interes sektora biznesowego ulokowanego w takich strefach może być wzięty pod uwagę. Przykładem może tu być choćby Mediolan, w którym godziny obowiązywania opłaty skrócone w czwartki, aby ludzie mogli korzystać z możliwości robienia zakupów o późniejszej porze (źródło: ec.europa.eu). We włoskiej Valettie firmy, restauracje i sklepy mogą wykupić specjalne bony dla swoich pracowników czy klientów uprawniające ich do darmowego parkowania. Mieszkańcy objęci zastrzeżonym obszarem projektu Area C otrzymują 40 darmowych wjazdów każdego roku.

Procedura przeznaczania tak pozyskanych środków wyłącznie na polepszenie zarówno infrastruktury jak i usług związanych z miejską mobilnością, mająca na celu poprawę dostępności oraz podniesienie poziomu jakości życia w strefach objętych opłatą za kongestię, sprawia, że podatek ten zyskuje społeczną aprobatę. Na przykład w Londynie opłata za kongestię otrzymała **jednoznaczne poparcie** organizacji biznesowej London First z racji tego, że skutki kongestii składają się na poważne koszty dla tamtejszego sektora biznesowego.

Alternatywy dla opłaty za kongestię



Photo by Holger Ellgaard / CC BY-SA 3.0

Zdaniem czasopisma **the Economist**, zjawiska kongestii nie da się dostatecznie opanować bez zastosowania jakiegokolwiek formy opodatkowania użytkowników dróg. "Trudno mi pojąć, dlaczego należąc do społeczeństw kapitalistycznych, które do dystrybucji większości dóbr w naszym życiu wykorzystują prawa rynku, nadal korzystamy z kolejek i zatłoczenia przy dystrybucji przestrzeni drogowej" twierdzi Björn Abellsson z urzędu miasta Sundsvalls (źródło: [LinkedIn](https://www.linkedin.com).) Oczywiście, każde miasto będzie musiało indywidualnie ocenić, czy wprowadzenie opłaty za kongestię jest rozwiązaniem optymalnym dla miejscowego systemu transportowego oraz politycznego klimatu. Przyjrzyjmy się niektórym z dostępnych alternatywnych rozwiązań.



Photo by Andrew Hill / CC BY-SA 2.0

Pomimo cieszącego się powodzeniem przykładu wdrożenia na małą skalę systemu opłat za kongestię w **Durham**, mniejsze miasta, ze swoimi zwartymi obszarami w centrum, wolałyby zapewne zainwestować w zabiegi mające na celu uczynienie ich ulic bardziej przyjaznymi dla pieszych lub przeznaczyć więcej drogowej przestrzeni dla transportu publicznego albo rowerzystów. (Rupprecht Consult, 2014)

Sądząc po liczbie rozwiązań, **ograniczenie wjazdu** wydaje się być metodą mniej kontrowersyjną i prawdopodobnie tańszą w realizacji. Niektóre z takich metod zawierają w sobie element opłaty za kongestię, tak jak np. **Strefy ograniczonego Ruchu** we Włoszech (e.g. Rzym, Genua, Florencja), do których prawo wjazdu mają określone użytkownicy tacy jak mieszkańcy, kierowcy taksówek czy osoby niepełnosprawne - niektórzy z nich za pozwolenie wjazdu muszą uiszczać roczną opłatę.



Photo by Psychonaut/Markus Baumer / CC BY-SA 2.0

Ograniczenia wjazdu czy podatek od pojazdów zanieczyszczających środowisko w **strefach niskiej emisji** (z ang. low-emission zones - LEZ) stanowią powszechnie stosowane rozwiązania w Niemczech, Włoszech, Dani i Holandii. W Niemczech miejskie władze samorządowe były wręcz zmuszone do ich wprowadzenia po tym, jak organizacje ekologicznych poszły w tej sprawie do sądu. Rozwiązania tego typu są nadal przedmiotem gorących dyskusji. Wyniki jednego z przeprowadzonych badań wykazały, że dla poprawy jakości powietrza znacznie lepsze efekty mogą zostać osiągnięte przez przekierowanie lub spowolnienie ulicznego ruchu na okres stanowiący jedynie 25% standardowego czasu potrzebnego na zastosowanie rozwiązania na stałe. W Austrii pomysł utworzenia pierwszej strefy przyjaznej środowisku mającej powstać w mieście Graz, zatrzymał się na etapie referendum. Dobre efekty może dać utworzenie strefy niskiej emisji w połączeniu z opłatą za kongestię, co pokazał przykład projektu Area C w Mediolanie oraz ustanowienie strefy niskiej emisji, rozciągającej się na większości obszaru regionu administracyjnego **Wielki Londyn**. Dodatkowo do roku 2020 londyńska strefa opłaty za kongestię zostanie zastąpiona **strefą ultraniskiej emisji**, w której oprócz standardowej opłaty od zatorów komunikacyjnych obowiązywać ma opłata dodatkowa.

Zarządzanie zapleczem parkingowym oraz podniesienie opłat za parkowanie może do pewnego stopnia przynieść podobne rezultaty co opłata za kongestię. W 2012 r. w Nottingham ustanowiono **Podatek parkingowy przy miejscach pracy** jako alternatywę dla opłaty za kongestię. Władze kilku innych brytyjskich miast rozważają wprowadzenie u siebie tego rozwiązania jako metody wzbudzającej politycznie mniej kontrowersji jak również sposobu na obniżenie zjawiska kongestii i zgromadzenia środków na sfinansowanie poprawy systemu transportowego. Przy takim rozwiązaniu zaparkowane samochody nie przyczyniają się do tworzenia zjawiska kongestii w tym samym stopniu co pojazdy włączone do ruchu, opłaty parkingowe nie mają też wpływu na przepływający przez miasto ruch tranzytowy, a



Photo by Certo Xornal / CC BY 2.0

wielu kierowców ma do dyspozycji wolne miejsca parkingowe w centrum. Zarządzanie infrastrukturą parkingową w połączeniu z opłatą za kongestię może przynieść znaczący efekt synergii. Istnieje również możliwość obniżenia opłat parkingowych w przypadku wprowadzenia podatku od kongestii tak, aby sprawić, by ponoszone przez kierowców wydatki były łatwiejsze do przyjęcia, jak miało to miejsce np. w Singapurze.

W Dżakarcie oraz Pekinie alternatywny środek zaradczy w postaci programów zarządzania popytem ma lada dzień zostać zastąpiony przez opłatę za kongestię. W **Dżakarcie** podatek ma zająć miejsce - funkcjonującego obecnie wg koncepcji car-poolingu - programu o nazwie "trzy w jednym", zgodnie z którym samochody, podróżujące po niektórych drogach w mieście w dni powszednie w trakcie porannych oraz wieczornych godzin szczytu, zobowiązane są przewozić minimum trzech pasażerów. W Pekinie aktualnie obowiązuje tzw. **Polityka końcowych numerów tablic rejestracyjnych**, w ramach której pojazdy posiadające tablice rejestracyjne zakończone konkretnym numerem mają w określonych dniach zakaz poruszania się po miejskim centrum. Ponadto funkcjonuje tam **Loteria licencji na tablice rejestracyjne** ograniczająca liczbę rejestrowanych tablic w każdym miesiącu.

W Holandii przeprowadzono wiele eksperymentalnych inicjatyw na rzecz złagodzenia skutków kongestii w godzinach szczytu, które cechowało bardziej dobrowolne podejście ze strony kierowców z licznymi **projektami zachęcającymi do omijania najbardziej zatłoczonych stref** głównie na autostradach.

Belgia, będąc krajem niezwykle gęsto zaludnionym i zatłoczonym, rozważa wprowadzenie u siebie **podatku kilometrażowego**. O ile taryfikator dla pojazdów ciężarowych zostanie wprowadzony w 2016 r. (zobacz ten **film**), to proponowana opłata kilometrowa dla pojazdów prywatnych wywołała na tyle gorące dyskusje, że jak dotąd jej ostatecznej wysokości nie udało się ustalić. W roku 2011, **projekt próbny** zrealizowany z fikcyjną opłatą od przejechanych kilometrów pokazał, że ludzie w istocie zmieniają swoje zachowanie na drodze na lepsze, co oznacza, że wprowadzenie takiej opłaty jest w stanie złagodzić ujemne skutki zjawiska kongestii. Fińskie Ministerstwo Transportu i Komunikacji również przeanalizowało potencjalne korzyści płynące z przejścia na ten rodzaj podatku (2014).

Działania połączone



Photo by Neville / CC BY-SA 3.0

Istotnym jest, aby o opłacie za kongestię myśleć w kategorii działania osadzonego w całym spektrum rozwiązań składających się na Plan Zrównoważonej Mobilności Miejskiej (z ang. Sustainable Urban Mobility Plan - SUMP). Wprowadzenie opłat może jednym kierowców odstraszyć, lecz w miarę obniżania się poziomu zatorów ulicznych, inni mogą uznać poruszanie się po mieście za bardziej atrakcyjne. Zarządzanie mobilnością może odgrywać zasadniczą rolę w przeciwdziałaniu negatywnym skutkom opłaty powstałym w strefach sąsiednich, a ponadto jest w stanie w trwały sposób wpłynąć na zachowania ludzi podczas podróżowania.

W Londynie opłata za wjazd do stref zatłoczonych funkcjonuje w połączeniu z działaniami spod znaku zarządzania mobilnością takimi jak kampanie uświadamiające, czy choćby **plany dojazdu** do szkół czy miejsc pracy. Podobnie sprawa wygląda w Nottingham, gdzie zastosowano kombinację podatku parkingowego przy zakładach pracy z mechanizmami zarządzania mobilnością mającymi usprawnić alternatywy transportowe w mieście.



The HentMEG car-pooling app in Bergen, Norway. <http://2pluss.info/>

Innym skutecznym połączeniem jest promocja car-poolingu w powiązaniu z systemem opłat od zatorów drogowych. Gotowe rozwiązanie w postaci odpowiednio dobranej oferty w systemie car-pool może być rozsądną alternatywą dla prywatnego samochodu, proponującą pewien stopień elastyczności, którego publiczny transport zbiorowy może nigdy nie osiągnąć. Norweski Państwowy Urząd Drogowy prowadzi w Bergen na tym polu **pilotażowy projekt** (strona w j. norweskim), a tamtejsza rada miejska poprosiła o zaopiniowanie pomysłu wprowadzenia możliwości zwrotu podatku dla aut wykorzystywanych do carpoolingu. Jednak gdy przyjrzymy się bliżej **debacie wokół aplikacji Uber** - ułatwiającej korzystanie z prywatnych przejazdów zbiorowych – staje się jasne, że pewne kwestie prawne muszą zostać wyjaśnione, zanim idea carpoolingu będzie mogła stać się integralną częścią oferty transportowej.

Co przyniesie przyszłość?

Jest oczywistym, że – przy zachowaniu niezbędnych ram prawnych oraz zapewnieniu alternatywnych sposobów podróżowania - opłata za kongestię stanowi potężne narzędzie. Trudno powiedzieć, czy zostanie ono szeroko rozpowszechnione i jedynie od lokalnych władz oraz samych mieszkańców zależy czy grupy te są gotowe ten śmiały krok podjąć.



Dowiedz się więcej



Source: openstreetmap.org / CC BY-SA 2.0

W przeszłości opracowanych zostało kilka materiałów na temat opłaty za kongestię oraz cenowych systemów drogowych:

- Przegląd systemów opłat drogowych oraz stref niskiej emisji: www.urbanaccessregulations.eu
- Przegląd Unijnego ustawodawstwa
- <http://roadpricing.blogspot.com>
- e-learningowy kurs TIDE: *Opodatkowanie użytkowników dróg: jak to działa, wyzwania i korzyści*. (Rupprecht Academy, 2014)
- Paper Nordic Communications Corporation: *System drogowych opłat w oparciu o rynek przestrzeni drogowej* (2013)
- Dysertacja Uniwersytetu w Lund: *Opłaty za kongestię w miejskich strefach – Teoria i studium przypadków*. (Jarl, 2009)
- Materiał informacyjny projektu COMPETENCE 'Kongestia a opłaty drogowe' (2006)
- Projekt CURACAO – baza wiedzy na temat opłat na drogach miejskich oraz studium przypadków

*Publikacja w przygotowaniu: Rupprecht Consult, 2014. Proces wprowadzania opłaty za kongestię - publikacja przygotowana w oparciu o Sektorowy Dokument Referencyjny Systemu Ekozarządzania i Audytu (EMAS) na temat *Najlepszej praktyki w ekozarządzaniu w sektorze administracji publicznej*.

Nadchodzące wydarzenia

- **Ostatnia konferencja w ramach projektu PUMAS**
12 maja 2015 – Wenecja, Włochy
www.eltis.org
- **Szkolenie nt. zarządzania mobilnością w firmie – projekt**
20 maja 2015 – Utrecht, Holandia (w ramach wydarzeń ECOMM)
www.civitas.eu
- **ECOMM – Europejska Konferencja Zarządzania Mobilnością**
20-22 maja, Utrecht, Holandia
odwiedź [stronę internetową](#) wydarzenia, zobacz jego krótki [opis](#) oraz [formularz rejestracyjny](#)
- **Druga Europejska konferencja nt. Planów Zrównoważonej Mobilności Miejskiej SUMP**
16-17 czerwca 2015 – Bukareszt, Rumunia
www.eltis.org
- **Trzeci Światowy Kongres Zbiorowej Mobilności (Wocomoco)**
25-26 czerwca, Innsbruck, Austria
odwiedź [stronę internetową](#) wydarzenia

Aby dowiedzieć się o innych planowanych wydarzeniach, zapraszamy do zapoznania się z [Kalendarzem imprez platformy EPOMM](#).



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union

» ECOMM 2015

» allinx

» feedback

» subscribe

» unsubscribe

» fullscreen

» news archive