

Londra arata cum functioneaza taxa pe congestia de trafic intr-un mare oras

Cu ocazia implinirii a trei ani de cand acest sistem a fost aplicat in Londra, directorul Michèle Dix explica modul de functionare a acestui proiect de success.

Londra a implementat prima schema de taxare pe congestia de traffic dupa Singapore, oras care a aplicat-o in 1970. Apoi au urmat Stockholm si Oslo. Nici o tara in curs de dezvoltare nu a apelat inca la o astfel de taxa, dar mai multe exploreaza aceasta posibilitate si cu siguranta, in urmatorii ani din ce in ce mai multe orase vor imbratisa sistemul de taxe ca o forma de management al traficului, ca alternativa la simpla construire a mai multor drumuri.

Acum 100 de ani, pe vremea trasurei trase de cal, viteza medie a traficului in Londra era de 11 mile pe ora. La sfarsitul secolului XX, viteza medie de deplasare era inca de 11 mile pe ora. De cele mai multe ori, strazile erau atat de aglomerate, incat vehiculele abia se tarau sau nu se miscau deloc.

O situatie familiara soferilor marilor orase din toata lumea – frustrare pentru individ si pierderi in afaceri.

In februarie 2003, Londra a facut un pas important pentru a rezolva aceasta situatie. Am introdus taxa pe congestia din traffic in zonele cele mai aglomerate din centrul orasului. Dorinta noastra a fost sa reducem aglomeratia si sa strangem fonduri pentru sistemul de transport londonez, care fusese neglijat in ultimii ani.

Oponentii au prezis haos si confuzie. Ei au spus ca Londra va deveni un oras fantoma si ca sistemul de transport nu va face fata. Acum, dupa 3 ani, este clar ca s-au inselat.

Soferii sunt taxati cu 8 lire pentru intrarea in zona sau pentru sofat in interiorul acesteia. Exista camere care filmeaza numerele de inregistrare ale fiecărei masini, astfel incat nimeni nu scapa fara sa plateasca taxa.

Aceasta schema a reusit sa reduca aglomeratia. Traficul in zona, in intervalul de percepere a taxelor (7 A.M – 6:30 P.M) a scazut cu 18% si intarzierile cu 30%. Limitarea traficului in zona a avut ca efect si scaderea gradului de poluare si a numarului de accidente, a facut ca centrul Londrei sa devina un loc mult mai placut pentru locuire, munca si turism.

De cand a fost introdus acest sistem, viteza medie de deplasare a crescut de la 14 km/h la 17 km/p. Emisiile de gaze in zona, oxid de azot si particule (PM10) au fost reduse cu 12% si celee CO2 cu 19%. Cetatenii au remarcat o imbunatatire in ceea ce priveste mediul inconjurator. Schema a contribuit la reducerea numarului de accidente in Londra. In fiecare an, au fost inregistrate cu 70 de accidente mai putin.

Zeci de mii de oameni calatoresc acum cu autobuzele. Acestea au preluat majoritatea covarsitoare a calatorilor care acum isi lasa masinile acasa. Desigur autobuzele circula mai frecvent si sunt mai sigure.

A crescut de asemenea si numarul persoanelor care merg cu bicicleta, cu 20% in fiecare dintre ultimii 3 ani. Este o metoda de transport rapida, ieftina, sanatoasa, nu dauneaza mediului inconjurator si care pare mult mai atractiva atunci cand traficul de pe strazi este mai scazut.

Au fost voci care au afirmat ca acest proiect va afecta afacerile din zona centrala a Londrei. Cei mai inversunati au fost vanzatorii cu amanuntul, ei sustinand ca isi vor pierde clientii, acestia preferand sa mearga in alta parte, sau ca daca totusi vor continua sa apeleze la serviciile lor, nu vor mai cheltui la fel de mult.

Analize obiective si datele economice demonstreaza ca impactul asupra performantelor afacerilor din zona a fost neutru.

Unii vanzatori au experimentat fluctuatii in vanzare, dar datorita altor factori precum pericolul actelor teroriste si a inchiderii liniei centrale de metrou. In acelasi timp, afacerile care se bazeaza pe distribuirea de produse au inregistrat o crestere, deoarece se pot deplasa mai rapid si pot lua mai multe comenzi pe zi.

Acum, mai mult de 90% dintre cei care ajung in zona centrala, apeleaza la transportul in comun. Desi sistemul de taxe i-a descurajat pe cetateni sa foloseasca automobilele proprii in centrul Londrei, ei vin in continuare in zona cu ajutorul transportului in comun, cu toate ca din ce in ce mai multi prefera sa mearga pe jos sau sa foloseasca bicicleta.

Acest proiect aduce un venit net anual de peste 100 de milioane de lire, bani investiti apoi in sistemul de transport. Imbunatatirile aduse au luat forma, de exemplu, a 450 autobuze noi introduse pe 12 trasee.

Am introdus treptat schimbarile pentru a face taxa mai usor de platit, pentru a imbunatati cunoasterea modului de operare a schemei si pentru a ajuta soferii sa plateasca la timp, astfel incat sa nu creasca rata de penalizari pentru neplata.

Este acum mai simplu ca plata sa fie efectuata electronic, exista reduceri pentru plati lunare si anuale si o reducere pentru firmele care platesc pentru angajatii lor. 83% dintre platitori afirma ca sunt multumiti de experientele pe care le-au avut in cadrul acestei scheme. In plus, incepand cu acest an, va fi posibila plata a doua zi, lucru solicitat de foarte multi soferi.

Asadar, schema devine mai usor de folosit si, dupa 3 ani, cetatenii o inteleg si ei mult mai bine.

Acest sistem de taxe a functionat bine in zona centrala a Londrei si de aceea primarul a luat decizia de a-l aplica unei zone mai extinse care va deveni operationala din februarie 2007.