

Zagubione autostrady

10 września 2014

Na polskich autostradach korki będą nawet wtedy, gdy nie będzie na nich bramek.

3 sierpnia 2014 r. minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska uczestniczyła w uroczystym otwarciu obwodnicy Gdowa w Małopolsce. Zamiast jednak skupić się na przecinaniu wstęgi, uściskach dłoni i błysku fleszy, Bieńkowska musiała tłumaczyć się z korków tworzących się w tym czasie kilkaset kilometrów dalej – przed punktami poboru opłat na autostradzie A1 Nowa Wieś koło Torunia i Rusocin koło Pruszcza Gdańskiego.

– Nie mam złudzeń, wszędzie w Europie, gdzie są bramki, tam są korki. Wczoraj sprawdzałam – korki w Chorwacji sięgają 10 czy 12 km, we Włoszech, we Francji, tam, gdzie są bramki, tam są korki – mówiła minister infrastruktury i rozwoju Elżbieta Bieńkowska. – By zmniejszyć korki przy wjazdach na autostrady, konieczna jest zmiana systemu poboru opłat.

CHRONICZNE PRZECIĄŻENIE

Jakim zaskoczeniem musiałaby się skończyć dla Bieńkowskiej podróż po niemieckich autostradach, które – choć pozbawione są bramek czy jakiegokolwiek innego systemu poboru opłat – znane są z korków. Korki na autostradach za Odrą i Nysą Łużycką są zjawiskiem na tyle powszechnym, że informacje dla kierowców w niemieckich rozgłoszeniach radiowych najczęściej dotyczą nie korków w miastach, lecz właśnie zatorów na autostradach.

Na mapach samochodowych wydawanych przez niemiecki automobilklub ADAC oznaczane są odcinki obfitujące w korki – odcinki te miewają nawet po kilkadziesiąt kilometrów, jak na przykład 53-kilometrowy fragment autostrady A5 między węzłami Gambacher Kreuz i Frankfurter Kreuz. Z kolei na 505 km autostrady A8 za strefy często tworzących się korków uznano w sumie 198 km (dane z atlasu „Deutschland – Europa 2013/2014

ADAC ReiseAtlas”).

Automobilklub ADAC ponadto co roku publikuje raport o korkach. Z ostatniej edycji tego opracowania wynika, że w 2013 r. na sieci niemieckich autostrad odnotowano 415 tys. przypadków korków, których zsumowana długość sięgnęła 830 tys. km!

Z badań Instytutu Badań Transportowych Uniwersytetu w Kassel wynika, że przyczynę 25% korków tworzących się na niemieckich autostradach stanowią wypadki, 30% korków to skutek prowadzonych robót drogowych, ale najczęstszą przyczyną korków jest po prostu duże natężenie ruchu – odpowiada ono za 40% zatorów. Także raport ADAC mówi o problemie „chronicznego przeciążenia niemieckich autostrad”.

KOREK NA OŚMIU PASACH

Fakt, iż podstawowym problemem autostrad w Niemczech jest przeciążenie ruchem, może zadziwiać.

Mianowicie niemiecka sieć liczy 12,9 tys. km – w dużej mierze tworzą ją autostrady rozbudowane do trzech pasów w każdym kierunku (w Polsce standardem są po dwa pasy w jedną stronę). W Niemczech w wielu relacjach istnieją alternatywne ciągi autostradowe – przykładowo z aglomeracji frankfurckiej na południe wybiegają dwie autostrady, by następnie przez ponad 90 km biec równolegle, nie oddalając się od siebie na odległość większą niż 11 km. Z Hamburga do oddalonego o ponad 300 km Zagłębia Ruhry można bez nadkładania drogi pojechać dwoma różnymi autostradami. Berlin otoczony jest Ringiem – wielką autostradową obwodnicą mającą 199 km długości. Niemiecka sieć autostrad ponadto pełna jest odcinków omijających większe węzły oraz łącznic między autostradami. A wszystko to okraszone brakiem generalnego ograniczenia prędkości oraz brakiem opłat.

Imponująca sieć niemieckich autostrad w rzeczywistości na wielu odcinkach staje się potwierdzeniem teoretycznych modeli głoszących, że rozbudowa dróg pobudza ruch samochodowy i w

efekcie przynosi kolejne problemy komunikacyjne.

Jedna z takich teorii – prawo Lewisa-Mogridge’a – mówi o tym, że po poszerzeniu drogi ruch samochodowy zwiększy się na tyle, by maksymalnie wypełnić przepustowość zwiększoną za sprawą rozbudowy. Warto tu przywołać przykład autostrady A5, której liczący 8,5 km fragment między węzłami Frankfurt Westkreuz i Frankfurt Flughafen Nord choć został poszerzony do aż czterech pasów w każdym kierunku, to na mapach ADAC wciąż wskazywany jest jako odcinek obfitujący w korki.

KIERUNEK: PARADOKS

Kolejna teoria to paradoks ogłoszony przez Dietricha Braessa, profesora matematyki z Uniwersytetu Ruhry w Bochum. Paradoks Braessa jest twierdzeniem matematycznym mówiącym o tym, że dodanie nowego odcinka do sieci drogowej może prowadzić do zwiększenia natężenia ruchu, finalnie skutkującego wydłużeniem czasu podróży.

O prawdziwości paradoksu Braessa mogliśmy się już przekonać w Polsce. Mianowicie problem korków na autostradzie A1 między Toruniem a Trójmiastem na dobre dał znać o sobie podczas tegorocznych wakacji. Tymczasem niespełna dwa miesiące przed rozpoczęciem wakacji – 30 kwietnia 2014 r. – otwarty został inny odcinek autostrady A1 między węzłami Kowal i Włocławek-Zachód. Otwarcie tego odcinka stworzyło możliwość nieprzerwanej podróży autostradą z centralnej Polski, od węzła z trasą A2 w Strykowie, aż na samo Wybrzeże. To przyciągnęło na autostradę kierowców wcześniej poruszających się wieloma innymi drogami, bardzo szybko sprowadzając na trasę A1 problem korków.

Zjawisko kumulowania się na autostradzie ruchu z różnych dróg pokazały badania wykonane przez bydgoski oddział Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. W 2013 r. – zanim otwarto autostradę – między Ciechocinkiem a Toruniem-Czerniewicami drogą krajową 1 poruszało się 18,8 tys. pojazdów na dobę. W

2014 r. – po zbudowaniu autostrady – natężenie ruchu na starej drodze krajowej zmniejszyło się do 9,8 tys. pojazdów na dobę, jednakże dobowe natężenie na równolegle wybudowanej autostradzie sięgnęło 20,7 tys. pojazdów. A zatem po otwarciu autostrady ruch w tym korytarzu drogowym w ciągu niespełna roku zwiększył się o dwie trzecie: z 18,8 tys. do 30,5 tys. pojazdów na dobę.

397 KM DO NIEBA

Autostrady od lat przedstawiane są w Polsce jako panaceum na wszystkie problemy transportowe. Dziś sieć polskich autostrad liczy już prawie 1,6 tys. km. Oznacza to, że większość autostrad jest już zbudowana. Do pełni zaplanowanej sieci brakuje dokładnie już tylko 397 km.

Winę za pojawiające się problemy z przepustowością autostrad jak na razie udało się zrzucić na barki systemu poboru opłat opartego na bramkach. Premier Donald Tusk w ekspresowym tempie podjął decyzję, by w wakacyjne weekendy zawiesić stosowanie opłat i otworzyć szlabany na punktach poboru opłat na najbardziej zakorkowanej autostradzie A1. Równocześnie minister Elżbieta Bieńkowska obiecała szybkie wdrożenie elektronicznego systemu opłat, który nie będzie wymagał bramek.

Pytanie, jaka znajdzie się wymówka, gdy okaże się, że – mimo braku bramek – polskie autostrady nadal się korkują.

Autor: Karol Trammer

Źródło: [„Z Biegiem Szyn” nr 5 \(73\) 2014](#)