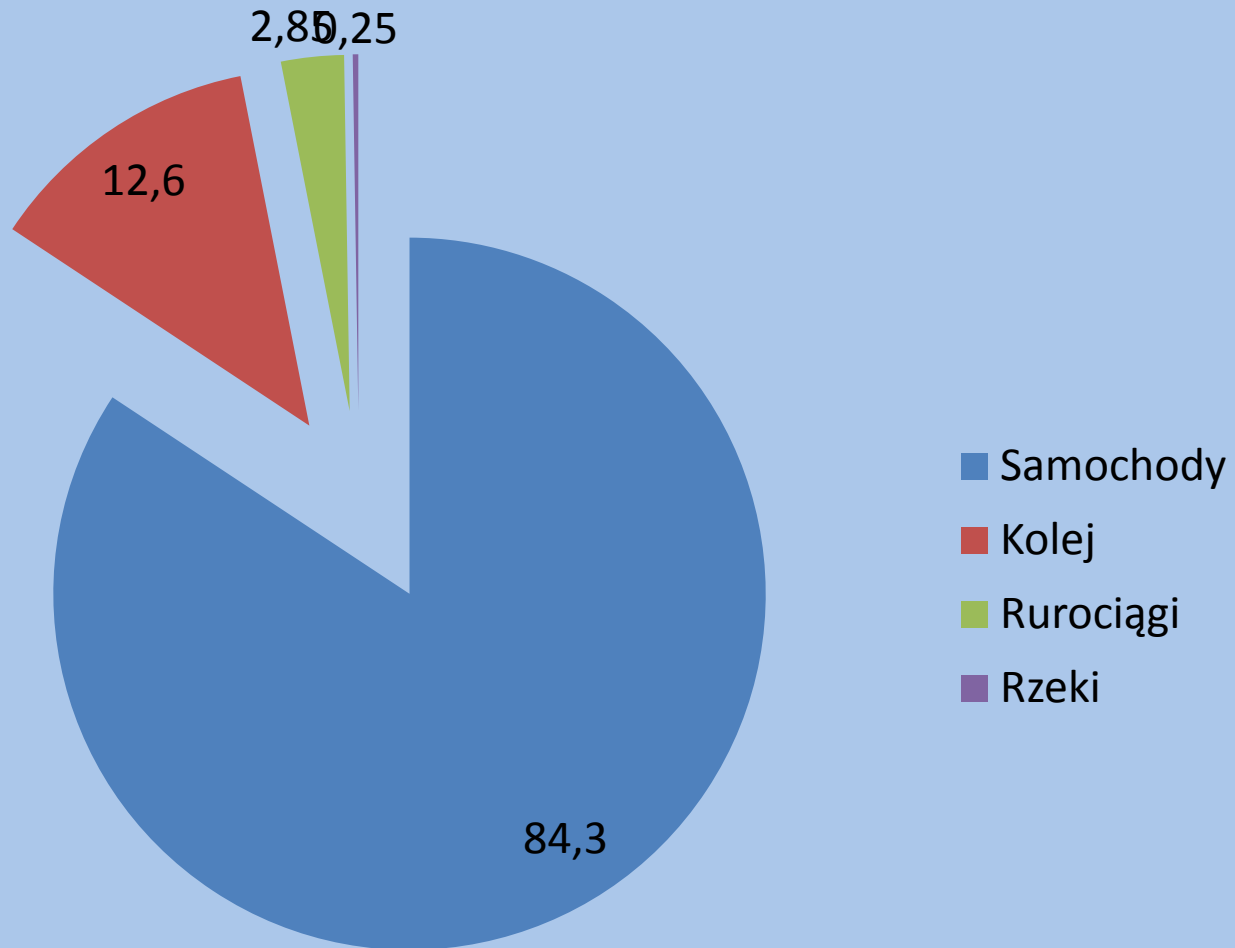


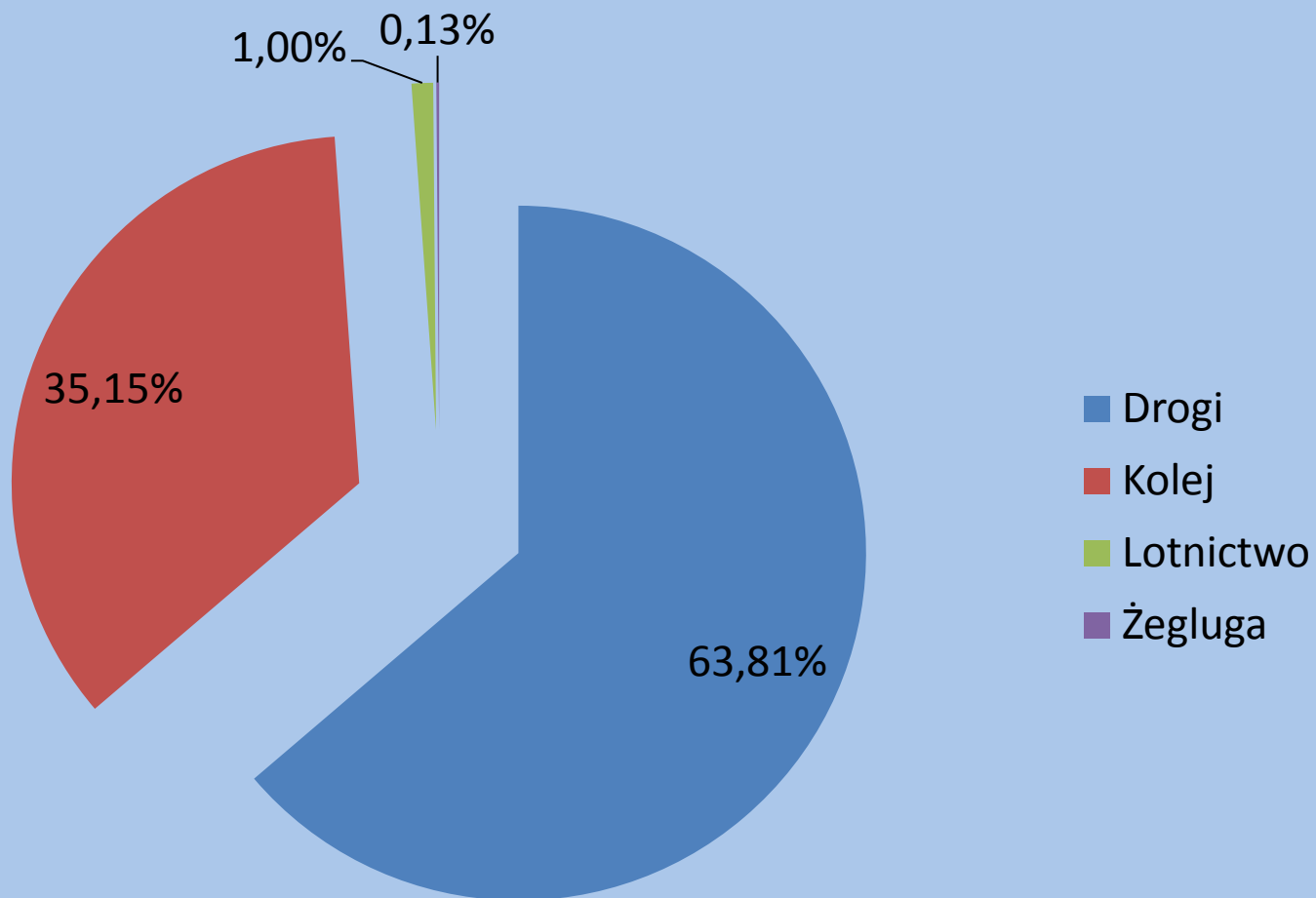
Koszty zewnętrzne w polskim transporcie,
ze szczególnym uwzględnieniem transportu
drogowego i wypadków.

Poznań, 14 maja 2014 roku

Udział w transporcie ładunków – Polska 2012 rok



Udział w transporcie pasażerów - Polska 2012 rok



Handel i transport dzisiejszej Unii Europejskiej oparte są na transporcie drogowym.

75% wewnętrznego transportu towarowego UE realizuje się na drogach. Największą wadą transportu drogowego jest generowanie ogromnych kosztów zewnętrznych.

90% kosztów zewnętrznych generowanych przez transport wewnętrzny UE produkuje transport drogowy. Z tego 25% zalicza się na poczet transportu wykorzystującego duże samochody ciężarowe.

Pozostałe: lotnictwo 7%, kolej 2%, żegluga 1%.

Koszty zewnętrzne UE 5-7%.

Koszty zewnętrzne polskiego transportu 6% PKB.

Transport kolejowy pokrywa ich 76%, a drogowy
38%.

Koszty hałasu 0,1-2,0% PKB. W Polsce 0,4% PKB.

Udziały: drogi 85%, lotnictwo 10%, kolej 5%.

Ekrany, zasadzenia, ciche nawierzchnie, konstrukcje pojazdów,
ograniczenia prędkości, restrykcje w ruchu.

Koszty środowiska 0,9-3,0% PKB. W Polsce 0,6% PKB.

Udziały: drogi 95%, lotnictwo 3%, kolej 2%.

Koszty zajętości terenu 0,9% PKB. W Polsce 0,6% PKB.

Udziały: drogi 88%, kolej 10%, lotnictwo 2%.

Koszty wypadków. W Polsce 2% PKB.

Udziały: 98% drogi, 0,5% lotnictwo, 1,5% kolej.

Struktura kosztów zewnętrznych transportu
drogowego w Polsce:

wypadki 57,7%

zajętość terenu 14,6%

skażenie środowiska 22,5%

hałas 5,2%

Koszty wypadków drogowych

Mimo poprawy, jedna osoba na 80 mieszkańców UE jest narażona na utratę życia w wieku poniżej 40 lat.

Jedna osoba na 3 mieszkańców potrzebuje leczenia szpitalnego w związku z ranami odniesionymi w wypadku drogowym.

W wielu krajach członkowskich UE koszty społeczne wypadków sięgają nawet 0,5-4% PKB.

Koszty bezpośrednie:

- uszkodzenie pojazdu
- szkody w otoczeniu
- koszty pracy służb ratunkowych
- koszty pochówku
- koszty prawne, procesów, więziennictwa
- koszty leczenia, rehabilitacji, rent, odszkodowań.

Koszty pośrednie:

- straty w produkcji i konsumpcji
- straty w PKB

Na podstawie doświadczeń europejskich szacuje się, że to straty związane z utratą życia stanowią największy udział w kosztach wypadków - 75% (straty wyników pracy 20%, medyczne 5%).

W Polsce szacunki IBDiM mówią o 81%

Wypadki drogowe w Polsce:

2004

51069 wypadków

64661 rannych

5712 zabitych

2012

37046 wypadków

45792 rannych

3571 zabitych

2011

40065 wypadków

49501 rannych

4189 zabitych

2013

35487 wypadków (-10,5%)

44059 rannych (-11%)

3357 zabitych (-6%)

2012 rok:

Koszty wypadków w Polsce: 29,37 mld zł. (1,6% PKB)

Koszty kolizji drogowych: 5,16 mld zł. (0,3% PKB)

34, 53 mld zł. (1,9% PKB)

Koszt ofiary śmiertelnej wypadku: 2,47 mln zł.

Koszt osoby rannej: 1,09 mln zł.

Koszty wypadku drogowego: 0,73 mln zł.

Koszt kolizji drogowej: 0,02 mln zł.

Przeciwdziałanie:

budowa nowych dróg

(2004 r.- 631 km autostrad i dróg ekspresowych; 2014 r.- 2870 km)

budowa dróg lokalnych tzw. schetynówki

(I edycja Programu do 2011 r. – 8500 km)

fotoradary

(375 GITD, 275 samorządy)

wzrost kontroli Policji

(8 879 682 w 2013 roku, czterokrotny wzrost w stosunku do 2009 r.)

zmiana zachowań kierowców, kampanie społeczne

Braki:

zrównoważony podział pasażerów/ładunków

opłaty za użytkowanie dróg/torów

Skutki wypadków kolejowych w Polsce w 2012 roku wyliczone zostały na kwotę ok. 700 mln zł. Składowe:

Koszty zabitych i rannych – 166 966 852 zł.

Koszty środowiska – 299 200 zł.

Koszty szkód w pojazdach i infrastrukturze – 18 774 545 zł.

Koszty opóźnień - 525 980 000 zł.

Koszty zanieczyszczenia środowiska:

- koszty zdrowia ludzkiego
- koszty szkód materialnych (np. budynki)
- straty w plonach (np. zakwaszenie gleb)

Koszty zmian klimatycznych:

Koszty hałasu:

- uciążliwość
- koszty medyczne

Koszty zatorów komunikacyjnych:

- koszty czasu i koszty operacyjne (np. dodatkowy pojazd)
- koszty utraconych możliwości

Kongestia: Polska 1 % PKB, UE 2%.

Na koszty te składają się opóźnienia w podróży, straty w zużyciu paliwa oraz wzrost cen transportu.

Budowa nowych dróg (obwodnice), ITS, wzrost znaczenia komunikacji miejskiej, opłaty nakładane na kierowców

Wybudowanie brakujących odcinków najważniejszych z planowanych autostrad, tj. A1, A2 i A4, pozwoliłoby zaoszczędzić w ciągu 25 lat 34 mld PLN na paliwie i naprawach samochodów poruszających się obecnie po drogach krajowych 1, 2 i 4 oraz 30,5 mld PLN na czasie podróży. O 25 mld PLN spadłyby koszty wypadków, a o 7,2 mld PLN koszty zanieczyszczania środowiska. W sumie, korzyści, które przyniosłyby planowane odcinki autostrad A1, A2 i A4 można szacować na 97 mld PLN w ciągu 25 lat

Najbardziej zakorkowane miasta Europy

1. Sztambuł (Turcja)

przez korki czas przejazdu wydłuża się o 57 proc.

2. Warszawa (Polska)

45 proc.

3. Marsylia (Francja)

42 proc.

4. Palermo (Włochy)

40 proc.

5. Rzym (Włochy)

34 proc.

6. Paryż (Francja)

34 proc.

7. Stuttgart (Niemcy)

33 proc.

8. Bruksela (Belgia)

33 proc.

9. Hamburg (Niemcy)

32 proc.

10. Sztokholm (Szwecja)

30 proc.

Zajętość terenu

Do tej pory nie liczy się strat wywoływanych zajmowaniem terenu pod infrastrukturę transportową, biorąc jednak pod uwagę rosnącą wartość ziemi (zarówno terenów rolniczych jak i budowlanych) warto zwrócić uwagę na fakt, że dla przewiezienia tej samej ilości osób w jednostce czasu, samochód osobowy potrzebuje 23 razy szerszej drogi w porównaniu do transportu kolejowego (210 m i 9 m).

Zespół Doradców Gospodarczych TOR
Plac Bankowy 2, 00-095 Warszawa

www.zdgtor.pl