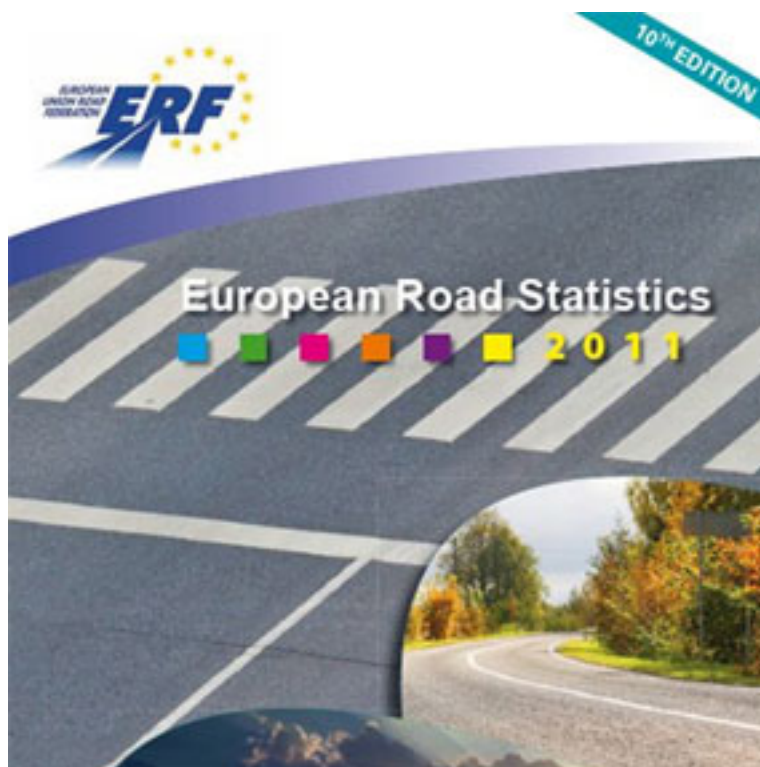




The European Road Statistics 2011 –

publikacja European Union Road Federation (ERF) – to co roku aktualizowane opracowanie zawierające zestawienie najważniejszych informacji dotyczących systemu transportu, głównie transportu drogowego w krajach Unii Europejskiej, w tym również Polski. Niektóre wyniki państw UE zostały porównane z danymi statystycznymi USA, Japonii, Chin, Kanady.

W latach 1995-2009 w krajach UE nastąpił ogromny wzrost znaczenia transportu. Jego rozwój przedstawiono poprzez analizę:

- transportu pasażerskiego (samochody osobowe, motocykle, autobusy i autokary, tramwaje i metro, pociągi/koleje, statki i samoloty),
- transportu dóbr (drogi, koleje, rurociągi, śródlądowy transport wodny i powietrzny),
- PKB (produktu krajowego brutto).

Przedstawione w The European Road Statistics 2011 wyniki pokazują, że najszybciej w tych latach w krajach Unii Europejskiej rozwijał się transport dóbr, lecz w 2008 r. tendencja ta odwróciła się i jego znaczenie zaczęło się zmniejszać. Następnym, co do skali rozwoju jest PKB, również z zaznaczonym spadkiem w 2008 r. Wolniej wzrastała rola transportu pasażerskiego. Jednak w jego przypadku nie odnotowano gwałtownego spadku w roku 2008, tak jak to miało miejsce w dwóch wcześniej przytaczanych sektorach.

Dane 2009 r. pokazują, że Polska w przeliczeniu na kilometr autostrady posiada największą liczbę samochodów osobowych wśród państw UE27, osiągając prawie

200 tys. samochodów/km autostrady. Nasz kraj, dzięki akcesji do UE oraz otwartym granicom, zaczął się szybko rozwijać, a za tym przybyło aut sprowadzonych z zagranicy. Natomiast rozwój infrastruktury drogowej jest procesem niezwykle kosztownym oraz powolnym, stąd wynikła tak wielka różnica pomiędzy liczbą samochodów w odniesieniu do autostrad, w stosunku do innych państw UE27.

W 2009 r. w lądowym transporcie pasażerskim w Polsce największy udział miały samochody osobowe stanowiąc 85,8%, na drugim miejscu znalazły się autobusy z wynikiem 7,3%, następnie pociągi - 5,6%, a na końcu tramwaje i metro z 1,3% udziałem. Polska w 2009 r. posiadała 16,495 tys. pojazdów zarejestrowanych. Stopień zmotoryzowania kraju wyniósł 432 pojazdów/1 tys. mieszkańców.

Polska, wraz z m.in. Chorwacją, Czechami, Słowacją, Litwą, należy do CEEC, tj. grupy Krajów Europy Środkowej i Wschodniej. Grupę tę porównano z grupą państw Europy Zachodniej i Skandynawii (tzw. WEC) oraz z Federacją Rosyjską, Japonią i Północną Ameryką pod względem inwestycji w rodzimą infrastrukturę drogową jako procent PKB (w cenach bieżących). Kraje z CEEC odnotowały wzrost wartości inwestycji w infrastrukturę drogową w latach 1995-2009 z 1% PKB do 2%. Kraje WEC przez te lata pozostawały na podobnym poziomie, sięgającym powyżej 0,5% PKB. Podobnie kraje Ameryki Północnej utrzymały wielkość inwestycji na poziomie ok. 0,6 % PKB. Natomiast Federacja Rosyjska wykazywała ciągłe wahania w wielkości inwestycji w sektor transportu, jednak nie przekroczyła ona w tych latach 2% PKB. Z kolei znaczny spadek inwestycji zaobserwowano w Japonii - z 3% do ok. 1,6% PKB.

Statystyki pokazują również, że od 1995 r. do 2009 r. w krajach CEEC nastąpiło przeniesienie inwestycji z takich sektorów infrastruktury transportowej jak np. kolejowy czy wodny, do sektora drogowego. W państwach należących do WEC dzieje się odwrotnie, następuje spadek inwestycji drogowych, na rzecz pozostałych sektorów transportu.

W analizowanych latach CEEC ponadto odznaczyło się najbardziej dynamicznym wzrostem w dziedzinie konserwacji, utrzymania i naprawy dróg. Przy czym rok 2008 przyniósł załamanie w tych działaniach, jednak już następny rok odwrócił ten niekorzystny trend.

The European Road Statistics 2011 dużą wagę przywiązuje do porównania statystyk wypadkowych. Według informacji zawartych w tej publikacji w roku 1990 w Polsce wydarzyło się 50.530 wypadków drogowych, w których zostały ranne osoby. W 2000 r. liczba tych wypadków wzrosła do 57.331, natomiast rok później spadła do 53.798. Rok 2005 przyniósł 48.100 wypadków, 2008 rok - 49.054 wypadków, a 2009 rok zamknął się najmniejszą liczbą wypadków - 44.195.

W polskich statystykach na przestrzeni lat 1990-2009 można zauważyć powolny spadek liczby wypadków samochodowych z ofiarami śmiertelnymi. W 1990 r. była to liczba 7.333 wypadków, a w 2009 r. - 4.572 wypadki.

Europejskie statystyki drogowe 2011

Utworzono: czwartek, 16, luty 2012 08:45 Katarzyna Wilk

Dane o wypadkach drogowych z ofiarami śmiertelnymi w 2009 r. w UE27 pokazują, że największa ich liczba zdarzyła się z udziałem samochodów i taksówek i stanowi prawie 50% wypadków. Na drugim miejscu znajdują się wypadki z udziałem pieszych - 20%. Następnie wypadki motocyklowe stanowią 19% oraz z udziałem rowerzystów - 6,6%. Najmniejszą liczbę wypadków zanotowano dla ciężarówek (nie cięższych niż 3,5 tony) - 2,71%, ciężarówek - 1,7% , następnie dla traktorów - 0,6% oraz autobusów i autokarów - 0,49%. Analiza liczby wypadków w obrębie miast wykazała, że przeważają te z udziałem pieszych - 36,64% , następnie z udziałem samochodów i taksówek 28,64% oraz motocyklistów 21,87%. Poza granicami miast w wypadkach z ofiarami śmiertelnymi największy udział mają pojazdy osobowe - 64%. Następne są motocykle - 17,07%. Wypadki z udziałem pieszych stanowią 9,51% .

Statystyki europejskiej federacji – ERF – rozpatrują również jaki jest procent ludności narażonej na hałas spowodowany nocnym transportem drogowym w stolicach państw w 2010 r. Według danych z 2010 r. Bratysława (Słowacja) jest stolicą z największą liczbą ludzi narażonych na hałas - ok. 55% całej ludności miasta. Na drugim miejscu znajduje się Warszawa z wynikiem ok. 50% mieszkańców naszej stolicy. Następny jest Dublin (Irlandia) z wynikiem ok. 45% mieszkańców, a kolejną stolicą z wysokim poziomem hałasu jest Sofia (Bułgaria) - 40% narażonej na hałas ludności. Stolicą z najniższą liczbą mieszkańców narażonych na hałas (ok. 2%) jest Tallinn (Estonia).

Oprac. Katarzyna Wilk

Pełny tekst raportu dostępny na stronie: www.erf.be