Europejskie statystki drogowe

Utworzono: piątek, 26, kwiecień 2013 08:04 Joanna Demcio



Kryzys finansowy zmusił kraje Unii Europejskiej do podjęcia trudnych decyzji o drastycznych cięciach budżetów, co oczywiście negatywnie dotknęło inwestycje drogowe. Europejscy politycy jednak są już gotowi do podjęcia odpowiednich działań. Zdają sobie sprawę z tego, że chroniczne niedoinwestowanie branży drogowej zagraża konkurencyjności Europy oraz europejskiej spójności. Dlatego Komisja Europejska rozpoczęła konsultacje w sprawie pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury. Należy bowiem jak najszybciej znaleźć nowe źródła finansowania dróg.

Możliwości finansowania infrastruktury przez podatników znacznie się skurczyły w wyniku zwiększenia obligatoryjnych obciążeń nakładanych na obywateli. Ponadto europejskie społeczeństwa starzeją się, co też ma swoje odzwierciedlenie w strukturach dochodów państw Europy. Jeszcze niedawno, pomimo trudnej sytuacji ekonomicznej, branża drogowa wprowadzała efektywne rozwiązania finansowe służące powstawaniu bezpiecznych i równocześnie przyjaznych środowisku dróg. Jednak w kryzysie gospodarczym sytuacja znacznie się komplikuje.

Raport „European Road Statistics 2012” (Europejskie statystyki drogowe 2012”) przedstawia dane, które stanowią argumenty na rzecz potrzeb rozwojowych infrastruktury. Dane te są co roku uaktualniane przez European Union Road Federation (ERF -Federację Drogową Unii Europejskiej).

Cykliczne publikowane przez ERF raporty „European Road Statistic” dostarczają podstawowych informacji o inwestycjach transportowych oraz ich powiązaniach w sieciach drogowych, o nakładach finansowych na poszczególne projekty drogowe oraz wydatkach na infrastrukturę transportową ponoszonych przez poszczególne państwa. Raporty podają także dane o liczbie zarejestrowanych pojazdów w państwach Unii Europejskiej, stanie bezpieczeństwa na drogach oraz

Phoca PDF

przedsięwzięciach na rzecz ochrony środowiska.

Z danych prezentowanych w najnowszym raporcie wynika, że największy obrót pieniężny w UE generują między innymi drogowe przewozy towarów, bo aż 23,9% (transport lotniczy – 9,8%, morski – 7,9%, kolej – 6,2%). W 2011 r. europejskie banki udzieliły wielomiliardowych pożyczek na rozwój transportu. Na budowę dróg i autostrad wyłożono 3,876 mln euro, na kolej 4,624 mln, na transport miejski - 4,411 mln euro.

Jak w europejskich statystykach plasuje się Polska? W raporcie oszacowano, że w Polsce w 2009 r. wykonane inwestycje infrastrukturalne osiągnęły wartość 5,340 mln euro, a w 2010 r. – 6,510 mln euro. Na przykład we Francji odpowiednio wydano: w 2009 r. – 12,648 mln euro, w 2010 r. – 11,942 mln. W 2010 r. na 1 km autostrady w Polsce przypadało prawie 20 tys. samochodów osobowych, podczas gdy na Litwie około 6 tys., a w Wielkiej Brytanii nieco ponad 8 tys. W latach 2010 – 2011 w Polsce liczba zarejestrowanych samochodów osobowych wzrosła o 12,8%, a na przykład w Belgii o 22,2%, we Francji o 2,7%, a z kolei w Estonii liczba ta spadła o 10,1%, podobnie stało się we Włoszech, które odnotowały spadek o7,8%. Co do pojazdów ciężkich powyżej 3,5 tony, w Polsce również odnotowano wzrost o 23,8%. W Czechach ten wzrost wyniósł 40,1%, zaś ogółem w UE odnotowano wzrost o 23,4%.

W Unii Europejskiej liczba rejestrowanych nowych samochodów osobowych między rokiem 2009 a 2011 spadła o 5,5%, zaś w latach 2010-2011 o 1,5%. Jeszcze bardziej spadła liczba rejestrowanych motocykli: w Polsce w latach 2009-2010 spadek wyniósł 11,8%, a w latach 2010-2011 7,6%. Ogółem w UE spadek osiągnął poziom 12,8% w latach 2009-2010, a w latach 2010-2011 wyniósł 17,8%.

W raporcie podsumowano, który rodzaj transportu cieszy się największą popularnością. W 2010 r. w Polsce podróże samochodami osobowymi wybrało 87,2% ogółu osób przemieszczających się, autobusami 6,3%, a koleją – 17,9%. Z transportu miejskiego korzystało 1,3%. Na przykład w Czechach ten rozkład odpowiednio kształtuje się następująco: 65,8%, 18,1%, 6,8%, 9,3%. A we Włoszech: 81,6%, 12,1%, 5,5%, 0,8%.

W raporcie przeanalizowano również trendy i upodobania w wyborze środków transportu w latach 1990-2030 w 25 krajach UE. Praktycznie nie odnotowano zmian w transporcie publicznym; utrzymuje się mniej więcej na poziomie 500 mld pasażerokilometrów. Natomiast rośnie zainteresowanie samochodami osobowymi oraz transportem lotniczym.

Jedną z najważniejszych kwestii zawartych w raporcie jest oczywiście bezpieczeństwo na drogach. Ogółem w UE liczba osób poszkodowanych w wypadkach w 1990 r. sięgnęła 1.487,61, w 2009 r. - 1.188,99, a w 2010 r. - 1.115,25. Różnica między latami 2000-2010 to aż 25,21%, a między rokiem 2009 a 2010 r. liczba poszkodowanych spadła o 6,21%. W naszym kraju ta różnica w dekadzie 2000-2010 to 32,27%, natomiast w latach 2009-2010 liczba ofiar

Phoca PDF

wypadków zmniejszyła się o 12,13%.

W 1990 r. na europejskich drogach zginęło 75.977 osób, natomiast w 2010 r. liczba śmiertelnych wypadków znacznie spadła - zginęło wtedy 31.030 osób. Różnica w latach 2009-2010 to aż 10,87%, podczas gdy pomiędzy 2001 r. a 2010 r. liczba zabitych spadła o 42,86%. W Polsce w wypadkach drogowych w 1990 r. zginęły 7.333 osoby, a w 2010 r. – 3.908. Różnica pomiędzy latami 2009-2010 wyniosła 14,52%, a w latach 2001-2010 liczba zabitych zmniejszyła się o 29,38%.

W 2010 r. w Polsce na milion mieszkańców przypadły 102 śmiertelne ofiary wypadków drogowych, w Szwecji – 28 zabitych, w Czechach - 76, a ogólnie w UE - 62. W Polsce ponad 20% ofiar śmiertelnych to kobiety, a prawie 80% - mężczyźni.

W raporcie zostały również uwzględnione dane dotyczące emisji CO_2. W Polsce w 2004 r. emisja CO_2 sięgnęła 154,1 g/km, w 2011 – 141 g/km (spadek o 8,5%). We Francji w 2004 r. emisja sięgała 153,1 g/km, 2011 r. wyniosła 128 (zmniejszenie o 16,4%), na Słowacji w 2004 r. – 152,7 g/km, w 2011 r. – 139 (redukcja o 9%).

Joanna Demcio

Phoca PDF